

제429회 국회
(정기회)

국토교통위원회회의록 (교통법안심사소위원회)

제 3 호

국 회 사 무 처

일 시 2025년11월26일(수)

장 소 국토교통위원회회의실

의사일정

1. 생활물류서비스산업발전법 일부개정법률안(권영진 의원 대표발의)(의안번호 2209782)
2. 철도의 건설 및 철도시설 유지관리에 관한 법률 일부개정법률안(복기왕 의원 대표발의)(의안번호 2205321)
3. 철도의 건설 및 철도시설 유지관리에 관한 법률 일부개정법률안(문진석 의원 대표발의)(의안번호 2210125)
4. 개인형 이동수단의 안전 및 관리에 관한 법률안(복기왕 의원·권영진 의원 대표발의)(의안번호 2213026)
5. 개인형 이동수단의 안전 및 이용 활성화에 관한 법률안(홍기원 의원 대표발의)(의안번호 2201010)
6. 개인형 이동수단의 안전 및 이용 활성화에 관한 법률안(박성민 의원 대표발의)(의안번호 2201222)
7. 개인형 이동수단의 안전 및 이용 활성화에 관한 법률안(정준호 의원 대표발의)(의안번호 2210310)
8. 개인형 이동수단의 안전 및 이용 활성화에 관한 법률안(황운하 의원 대표발의)(의안번호 2212392)
9. 개인형 이동수단의 안전 및 이용 활성화에 관한 법률안(김은혜 의원 대표발의)(의안번호 2212495)
10. 개인형 이동수단의 안전 및 이용 활성화에 관한 법률안(윤준병 의원 대표발의)(의안번호 2213771)
11. 개인형 이동수단의 안전 및 관리에 관한 법률안(정일영 의원 대표발의)(의안번호 2213974)
12. 개인형 이동수단의 안전 및 이용 활성화에 관한 법률안(정점식 의원 대표발의)(의안번호 2214083)
13. 개인형 이동장치의 안전·관리 및 이용활성화 등에 관한 법률안(송석준 의원 대표발의)(의안번호 2214225)
14. 개인형 이동수단의 안전관리 및 운영에 관한 법률안(김성원 의원 대표발의)(의안번호 2214255)
15. 개인형 이동수단의 안전 및 이용 활성화에 관한 법률안(한정애 의원 대표발의)(의안번호 2214414)

16. 항공·철도 사고조사에 관한 법률 일부개정법률안(김원이 의원 대표발의)(의안번호 2207321)
17. 항공·철도 사고조사에 관한 법률 일부개정법률안(박상혁 의원 대표발의)(의안번호 2207331)
18. 항공·철도 사고조사에 관한 법률 일부개정법률안(박용갑 의원 대표발의)(의안번호 2207431)
19. 항공·철도 사고조사에 관한 법률 일부개정법률안(복기왕 의원 대표발의)(의안번호 2207599)
20. 항공·철도 사고조사에 관한 법률 일부개정법률안(이연희 의원 대표발의)(의안번호 2207704)
21. 항공·철도 사고조사에 관한 법률 일부개정법률안(이상희 의원 대표발의)(의안번호 2208297)
22. 항공·철도 사고조사에 관한 법률 일부개정법률안(이인선 의원 대표발의)(의안번호 2211745)
23. 항공·철도 사고조사에 관한 법률 일부개정법률안(백선희 의원 대표발의)(의안번호 2209629)
24. 항공·철도 사고조사에 관한 법률 일부개정법률안(이수진 의원 대표발의)(의안번호 2209761)
25. 국가교통사고조사위원회의 설치 및 운영에 관한 법률안(이학영 의원 대표발의)(의안번호 2207444)
26. 항공보안법 일부개정법률안(문진석 의원 대표발의)(의안번호 2212574)
27. 항공보안법 일부개정법률안(문진석 의원 대표발의)(의안번호 2212813)
28. 항공보안법 일부개정법률안(문진석 의원 대표발의)(의안번호 2207387)
29. 항공보안법 일부개정법률안(주호영 의원 대표발의)(의안번호 2201855)
30. 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안(맹성규 의원 대표발의)(의안번호 2209651)
31. 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안(김희정 의원 대표발의)(의안번호 2212598)
32. 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안(박용갑 의원 대표발의)(의안번호 2211286)
33. 자동차관리법 일부개정법률안(송기현 의원 대표발의)(의안번호 2212740)
34. 자동차관리법 일부개정법률안(엄태영 의원 대표발의)(의안번호 2209416)
35. 자동차관리법 일부개정법률안(윤재욱 의원 대표발의)(의안번호 2209924)
36. 자동차관리법 일부개정법률안(서범수 의원 대표발의)(의안번호 2213126)
37. 자동차관리법 일부개정법률안(김용만 의원 대표발의)(의안번호 2206826)
38. 물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률 일부개정법률안(엄태영 의원 대표발의)(의안번호 2205140)
39. 물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률 일부개정법률안(정동만 의원 대표발의)(의안번호 2204805)
40. 주차장법 일부개정법률안(민형배 의원 대표발의)(의안번호 2201544)
41. 주차장법 일부개정법률안(천준호 의원 대표발의)(의안번호 2206015)

42. 주차장법 일부개정법률안(정준호 의원 대표발의)(의안번호 2212788)
43. 주차장법 일부개정법률안(전용기 의원 대표발의)(의안번호 2213970)
44. 주차장법 일부개정법률안(이연희 의원 대표발의)(의안번호 2207925)
45. 자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률 일부개정법률안(손명수 의원 대표발의)(의안번호 2207098)
46. 자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률 일부개정법률안(이소영 의원 대표발의)(의안번호 2208954)
47. 자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률 일부개정법률안(한준호 의원 대표발의)(의안번호 2209041)
48. 도로법 일부개정법률안(천준호 의원 대표발의)(의안번호 2205723)
49. 궤도운송법 일부개정법률안(이해식 의원 대표발의)(의안번호 2213284)
50. 궤도운송법 일부개정법률안(천준호 의원 대표발의)(의안번호 2213605)
51. 궤도운송법 일부개정법률안(이연희 의원 대표발의)(의안번호 2214213)
52. 화물자동차 운수사업법 일부개정법률안(김정재 의원 대표발의)(의안번호 2205318)
53. 화물자동차 운수사업법 일부개정법률안(문진석 의원 대표발의)(의안번호 2211132)
54. 철도안전법 일부개정법률안(강대식 의원 대표발의)(의안번호 2201748)
55. 국제물류진흥지역 지정 및 운영에 관한 특별법안(민홍철 의원 대표발의)(의안번호 2200924)

상정된 안건

1. 생활물류서비스산업발전법 일부개정법률안(권영진 의원 대표발의)(의안번호 2209782) 4
2. 철도의 건설 및 철도시설 유지관리에 관한 법률 일부개정법률안(복기왕 의원 대표발의)(의안번호 2205321) 6
3. 철도의 건설 및 철도시설 유지관리에 관한 법률 일부개정법률안(문진석 의원 대표발의)(의안번호 2210125) 6
26. 항공보안법 일부개정법률안(문진석 의원 대표발의)(의안번호 2212574) 10
27. 항공보안법 일부개정법률안(문진석 의원 대표발의)(의안번호 2212813) 10
28. 항공보안법 일부개정법률안(문진석 의원 대표발의)(의안번호 2207387) 10
29. 항공보안법 일부개정법률안(주호영 의원 대표발의)(의안번호 2201855) 10
30. 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안(맹성규 의원 대표발의)(의안번호 2209651) 20
31. 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안(김희정 의원 대표발의)(의안번호 2212598) 20
32. 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안(박용갑 의원 대표발의)(의안번호 2211286) 20
33. 자동차관리법 일부개정법률안(송기현 의원 대표발의)(의안번호 2212740) 27
34. 자동차관리법 일부개정법률안(엄태영 의원 대표발의)(의안번호 2209416) 27
35. 자동차관리법 일부개정법률안(윤재옥 의원 대표발의)(의안번호 2209924) 27
36. 자동차관리법 일부개정법률안(서범수 의원 대표발의)(의안번호 2213126) 27
37. 자동차관리법 일부개정법률안(김용만 의원 대표발의)(의안번호 2206826) 27
38. 물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률 일부개정법률안(엄태영 의원 대표발의)(의안번호

2205140)	37
39. 물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률 일부개정법률안(정동만 의원 대표발의)(의안번호 2204805)	37
40. 주차장법 일부개정법률안(민형배 의원 대표발의)(의안번호 2201544)	39
41. 주차장법 일부개정법률안(천준호 의원 대표발의)(의안번호 2206015)	40
42. 주차장법 일부개정법률안(정준호 의원 대표발의)(의안번호 2212788)	40
43. 주차장법 일부개정법률안(전용기 의원 대표발의)(의안번호 2213970)	40
44. 주차장법 일부개정법률안(이연희 의원 대표발의)(의안번호 2207925)	40
45. 자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률 일부개정법률안(손명수 의원 대표발의)(의안번호 2207098)	47
46. 자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률 일부개정법률안(이소영 의원 대표발의)(의안번호 2208954)	47
47. 자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률 일부개정법률안(한준호 의원 대표발의)(의안번호 2209041)	47
48. 도로법 일부개정법률안(천준호 의원 대표발의)(의안번호 2205723)	52
49. 궤도운송법 일부개정법률안(이해식 의원 대표발의)(의안번호 2213284)	53
50. 궤도운송법 일부개정법률안(천준호 의원 대표발의)(의안번호 2213605)	53
51. 궤도운송법 일부개정법률안(이연희 의원 대표발의)(의안번호 2214213)	53
52. 화물자동차 운수사업법 일부개정법률안(김정재 의원 대표발의)(의안번호 2205318)	58
53. 화물자동차 운수사업법 일부개정법률안(문진석 의원 대표발의)(의안번호 2211132)	58
54. 철도안전법 일부개정법률안(강대식 의원 대표발의)(의안번호 2201748)	62

(10시12분 개의)

○소위원장 복기왕 의석을 정돈해 주시기 바랍니다.

성원이 되었으므로 제429회 국회(정기회) 제3차 교통법안심사소위원회를 개최하겠습니다.

오늘 회의에서는 55건의 법률안을 상정하여 심사하도록 하겠습니다.

법안 심사는 소위원회 심사자료를 기반으로 하여 전문위원의 설명과 정부 측의 의견을 들은 다음에 위원님들께서 질의·토론하시는 순서로 진행하도록 하겠습니다.

그리고 배석하고 계신 분이 답변을 하는 경우 원활한 회의 진행과 회의록 작성을 위하여 위원장으로부터 발언권을 얻은 후 답변해 주시고 답변 모두에 소속·직위·성명을 말씀해 주시기 바랍니다.

그러면 의사일정에 들어가도록 하겠습니다.

1. 생활물류서비스산업발전법 일부개정법률안(권영진 의원 대표발의)(의안번호 2209782)

(10시13분)

○소위원장 복기왕 의사일정 제1항 생활물류서비스산업발전법 일부개정법률안을 상정합니다.

전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 임종수 전문위원입니다.

보고드리겠습니다.

배부해 드린 소위 자료 첫 번째 생활물류서비스산업발전법 일부개정법률안, 권영진 의원께서 대표발의하신 법안입니다.

보고자료 1쪽입니다.

해당 법률안은 지난 9월 24일 교통법안소위에서 논의된 바 있습니다. 개정안의 내용은 두 가지인데 첫 번째, 읍면동별로 생활물류 쉼터 설치를 의무화하고 이에 대해 비용 지원의 근거를 마련하는 내용은 지난 소위에서 위원님들 간에 지자체 부담 등을 고려해서 현재와 같이 재량규정으로 유지하자는 국토교통부 의견 등을 수용하시는 것으로 논의하신 바 있습니다.

그리고 또 하나 배달라이더업 종사자 단체를 법정화하는 것과 관련해서 논의가 있으셨고 이에 대해서는 이해관계자들의 의견을 수렴한 후에 계속 심사하시는 것으로 논의하신 바 있습니다.

이상 보고를 마치겠습니다.

○소위원장 복기왕 수고하셨습니다.

정부 측 의견 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 강희업 개정안 입법취지에 공감하면서 전문위원 검토의견에 동의합니다.

생활물류 쉼터 부분에 대해서는 지자체에 의무를 부과하는 것이 좀 과도한 부담이라는 얘기가 있고요. 그다음에 특정 단체의 법정화 부분에 대해서는 여러 가지 논란이 있어서 정부 측에서는 이 부분에 대해서 오늘 위원님들하고 논의를 거쳐서 결정할 수 있으면 좋겠습니다.

이상입니다.

○소위원장 복기왕 두 번째 말씀하신 부분이 지난번에 위원님들의 걱정과 우려가 좀 있어서 토론이 됐었는데 이 부분에 대해서 위원님들 의견이 있으시면 말씀해 주시기 바랍니다.

지난번하고 조금 내용이 개선된 거지요?

○전문위원 임종수 예.

○소위원장 복기왕 그 핵심적인 부분 설명을 좀 해 주시겠습니까?

○전문위원 임종수 소위 자료 7쪽입니다.

현재 개정안은 전국이륜차배달라이더협회라는 종사자들이 모인 라이더협회를 법률에 직접 명칭을 규정해서 법정화하는 내용입니다. 그래서 이런 종사자 단체를 법정화해야 될 필요성에 대해서는 현재는 사업자 단체만 법률에 근거를 두고 있어서 종사자들의 권익을 대변할 수 있는 종사자들의 단체가 필요하다는 취지에서 발의된 법안입니다.

이 법안 관련해서는 특정 종사자 단체 자체를 법률에 직접 규정하기보다는 종사자들 단체가 설립되는 경우에 국토부장관의 인가를 통해서 법정화될 수 있도록 전체 종사자협회를 통할할 수 있는 규정 방식으로, 일반적인 규정으로 규정할 수 있을 것으로 보았고 그러한 수정의견은 12쪽부터 제시해 드렸습니다.

○소위원장 복기왕 위원님들 의견 있으십니까? 의견이 없으시면 토론을 종결하고 의결해도 되겠습니까?

(「예」 하는 위원 있음)

그러면 의사일정 제1항 생활물류서비스산업발전법 일부개정법률안은 지금까지 심사한 결과를 반영하여 수정한 부분은 수정한 대로, 기타 부분은 원안대로 의결하고자 하는 데 이의 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

이의가 없으므로 가결되었음을 선포합니다.

2. 철도의 건설 및 철도시설 유지관리에 관한 법률 일부개정법률안(복기왕 의원 대표발의)(의안 번호 2205321)

3. 철도의 건설 및 철도시설 유지관리에 관한 법률 일부개정법률안(문진석 의원 대표발의)(의안 번호 2210125)

(10시17분)

○소위원장 복기왕 이어서 의사일정 제2항과 3항, 이상 2건의 철도의 건설 및 철도시설 유지관리에 관한 법률 일부개정법률안을 일괄하여 상정합니다.

전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 임종수 배부해 드린 소위 자료 1쪽입니다.

복기왕 의원님과 문진석 의원님 두 분께서 발의하신 법안의 내용은 철도건설 연장사업의 비용 분담에 관한 특례를 규정하고자 하는 내용입니다.

5쪽 검토의견 보고드리겠습니다.

현행법은 국가 이외의 자가 요구하여 철도건설사업을 하는 경우에 필요한 비용의 전부 또는 일부를 요구자의 부담으로 하도록 규정하면서 비용 부담 비율은 대통령령으로 정하고 있습니다.

해당 시행령에서는 네 가지 사유를 제시하고 있는데 운영 중인 철도노선을 이전 설치하거나 기존 철도노선에 역을 설치하는 경우에는 전액 원인자 부담으로 하고 건설 중인 철도노선에 대해서 그 해당 노선의 지하에 철도시설을 건설하거나 아니면 역 시설을 건설하는 경우에는 일정 부분 요구자와 분담하도록 현행 시행령에 규정되어 있습니다.

이에 대해 개정안들은 원인자의 요구에 의해서 기존 철도노선을 연장하거나 개량하거나 또는 관련된 역 시설 증개축을 하는 경우에는 국가와 원인자 간의 비용 부담을 복기왕 의원님 안 같은 경우에는 건설비용의 5~20%를 국가가 부담하는 것으로 하였고 문진석 의원님 안의 경우에는 당초 기존 철도노선을 건설할 때 그 당시의 건설사업 부담 비율대로 하자고 제시하고 계십니다.

이와 관련해서는 지방자치단체들의 열악한 재정 여건과 철도노선 연장사업의 효과적인 추진이 필요하다는 점 등에서 개정안의 취지는 공감할 수 있는데 관련해서 현재 철도건설 추진체계와 비용 부담 제도 등이 시행되고 있고 국가재정 부담과 지자체의 재정 지원 필요성 등이 종합적으로 고려돼서 판단될 필요가 있어 보입니다.

두 번째, 소위 자료 6쪽입니다.

문진석 의원님 안의 경우에는 추가적인 내용으로 철도노선 연장사업에 대해서는 예비타당성조사를 면제하자는 내용을 추가하고 계십니다. 이는 기존 철도노선 연장사업의 경우에는 국가통합교통체계효율화법에 따른 타당성평가를 거친 경우에는 국가재정법상의

예비타당성조사는 면제할 수 있도록 규정하려는 내용입니다.

개정안과 같이 예비타당성조사를 국가통합교통체계효율화법에 따른 타당성평가로 대체하기 위해서는 각 평가 또는 조사의 취지나 방식, 조사 수준 등을 고려할 필요가 있어 보이고 타당성평가 제도가 현재 도로·항만 등 다른 SOC 분야에도 적용된다는 점에서 다른 분야와의 형평성 측면 등을 종합적으로 고려해 볼 필요가 있어 보입니다.

이상 보고를 마치겠습니다.

○소위원장 복기왕 이에 대해서 정부 측 의견 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 강희업 우선 전문위원 검토의견에 동의를 합니다.

저도 두 가지 측면에서 우선 보고를 드리도록 하겠습니다.

첫 번째, 비용 부담과 관련해서는 아마도 GTX 사업과 관련된 얘기 때문에 이렇게 개정안이 제출된 것으로 저희는 판단을 하고 있습니다. 다만 GTX 사업뿐만 아니라 다른 사업을 함에 있어서 그간에 원인자 부담으로 계속해 왔던 사례들이 전부라고 볼 수 있습니다. 그래서 이 부분에 대해서는, 물론 개정안의 취지에 대해서는 저도 공감하는 바가 많습니다. 열악한 지자체의 재정 여건이라든지 이런 것을 감안해 봤을 때 대형 국책사업의 연장사업이나 이런 부분에 대해서 전액 지자체가 부담을 해야 된다 이런 부분은 좀 과하다는 측면도 없지 않아 있는데요.

다만 이런 부분이 이제 하나의 개정안이 된다면 그간에 부담했던 사례와 또 앞으로 이런 유사한 사례로 계속 요구가 있을 때 그걸 대응하기 좀 어렵다는 측면도 있습니다. 그래서 두 가지 측면이 있는데 저희가 보기에선 일단 첫 번째는 GTX 사업들이 어느 정도 좀 진행이 된 다음에, 이번 소위에서는 계류시키고 추가적인 논의를 하면 어떨까, 이런 두 가지 양면성이 있기 때문에 그런 판단을 하게 되었습니다.

두 번째, 문진석 의원님 안 같은 경우는 기존의 철도노선이 예타를 받았다면 연장사업에 대해서는 예타를 하지 말고 하나의 타당성조사로 갈음하자 이런 취지인 것 같습니다. 물론 그 취지를 이해 못 할 바는 아닌데 그렇게 되면 앞으로 모든 SOC 사업들에 대해서는 본선 부분은 개략적으로 사업비를 최대한 줄여 놓고 그다음에 연장사업 부분으로가 버리는, 그러다 보면 예비타당성조사 자체가 아예 무용지물이 되어 버린다는 논란도 많은 것 같습니다. 그래서 두 번째 문진석 의원님 안 같은 경우는 조금 신중하게 접근을 해야 되지 않나 그런 판단을 하게 됐습니다.

이상 보고를 마칩니다.

○소위원장 복기왕 이에 대해서 위원님들 의견 있으십니까?

제가 좀 말씀드릴게요.

제가 낸 안과 문진석 의원이 낸 안이 있는데 결국은 이것이 지난 윤석열 정부 말기에 GTX-C 노선과 각 노선의 연장선을 발표를 하면서 결국은 원인자 부담, 신청을 하는 지자체에서 다 부담하라는 발표였거든요. 그러니까 각종 국가산단을 정부에서 발표하면서 실제 그 비용은 다 지방에 부담하게 하는 이런 어처구니없는 사례에 대해서 우리가 국감 때 지적을 했었는데 이 부분에 대해서도 크게 다르지 않은 것 같습니다.

정부에서 인심 쓰듯이 노선을 연장시킨다고 해 놓고 돈은 지방비로 하라는 것에 대해서 오히려 나름대로 재정자립도가 튼튼한 수도권에 가까운 도시들 같은 경우에는 지방비를 전혀 부담하지 않고 전부 다 국비 혹은 민자 부담으로 철도를 놔 주는데 연장노선이

필요하다고 신청한, 그리고 또 신청한다고 다 받아 주는 것도 아니지 않습니까? 일정 정도 BP가 맞아야지 받아 주는 것인데 그럼에도 불구하고 비용 부담은 지방이 하라는 부분은 기본적으로 국가균형발전 철학에 정면으로 위배되는 것 아닌가라는 생각 속에서 100%는 아니지만 환승역일 경우에, 환승역은 그 지방자치단체만 혜택을 보는 것은 아니지 않습니까? 환승역일 경우에는 일정 정도 국가재정 부담을 해야 되고 그리고 또 전체 노선에 대해서 최소한의 국가재정 부담을 하는 것이 옳다는 차원의 접근인 것이고. 저는 이 부분에 대해서 우리 국민들이 반대할 거라고 생각하지 않습니다. 그리고 전국에 있는, 지방에 사는 모든 국민들도 굉장히 상식적인 법안이라고 생각할 것 같아요.

그런데 문제는 GTX-C 노선 자체가 현재 진행이 멈춰 있기 때문에 이것을 결정하는 것이 그리 급하지 않다는 인식이 좀 깔려 있는 것 아닙니까?

○국토교통부제2차관 강희업 지금 당장 결정하기에는, GTX-C의 진행 상황이나 이런 것을 고려해 봤을 때는 저희가 보기에는 좀 신중할 필요가 있지 않나 보고요.

○소위원장 복기왕 문진석 의원의 안도 같은 이유에서 이 법안을 낸 이유에 대해서 충분히 저는 공감하니까. 그러니까 예타를 적용시키면 전국에 있는 지방 도시의 모든 사업들, 다 지방을 지역구로 두고 있는 의원님들이신데 할 수 있는 일이 없어요. 그러하기 때문에 부득불 연장노선일 경우에는 예타 면제를 하는 이런 법안을 낸 것 같은데……

이런 취지에 대해서 국토부가 의원들이 지역구 사정을 반영하기 위해서 역지 법안을 낸다고 접근하면 저는 대한민국이 앞으로 나아갈 수 없다고 생각합니다. 우리 국토교통 정책을 집행하는 국토부에서 수도권과 지방의 균형발전을 위해서 우리가 법적으로 어떻게 뒷받침할 것인지를 먼저 고민해 봤으면 좋겠어요. 그리고 이 법안에 대해서 고민을 같이 나눠 봤으면 좋겠어요.

그래서 지금 현재는 GTX-C 노선이나 이 부분이 착공 자체가 진행이 안 되고 있기 때문에 조금 이르다는 생각이 있다고 하면 이것은 계속 심사로 보류를 하고 다만 GTX-C 노선 집행이 결정되고 나서 동시에 곧바로 이 법안을 심사하고 이 취지에 맞게끔 처리하겠다는 구두 약속이라도 좀 해 주셔야 될 것 같습니다.

○국토교통부제2차관 강희업 위원님, 위원님의 취지를 제가 이해 못 하는 바는 아니요. 이런 부분에 대해서는 앞으로 대규모 프로젝트가 있을 때마다 얘기가 나올 것 같습니다. 그래서 차제에 이 부분에 대해서도 또 다른 룰을 한번 만드는 것도 시대 상황상 맞지 않느냐 이런 생각도 들고요. 그래서 저희들도 한번 안을 만들어 보고, 무조건 안 된다는 측면보다도 앞으로 새로운 시대에 맞는 룰이 어떤 것이 필요한지도 한번 고민해 보고 예산 당국과도 협의해 나가도록 그렇게 하겠습니다.

그러면 이 부분에 대해서는 말씀드렸던 것처럼 GTX-C가 어느 정도 본선 궤도에 있을 때 다시 한번 논의할 수 있는 기회를 주셨으면 좋겠습니다.

○소위원장 복기왕 신영대 위원님.

○신영대 위원 복기왕 간사님이 발의한 법안인데 다른 이견을 얘기하는 것은 좀 불편해서 할까 말까 망설이다가 근거는 남겨야 될 것 같아서 말씀드리려고 하는데요.

GTX라고 하는 게 결국은 A·B·C 노선들이 계속 확장되고 있는데 그리고 원래 계획했던 노선 길이도 더 길어지고 있는데 원래 GTX가 뭐지요? GTX라는 표현 자체가 어떤 의미입니까?

○국토교통부제2차관 강희업 광역급행철도입니다.

○신영대 위원 수도권 광역교통철도를 얘기하는 거잖아요.

○국토교통부제2차관 강희업 그렇습니다.

○신영대 위원 결국은 그동안에는 서울을 싸고 있는 경기도-인천 간에 철도망이 있었던 것을 경기도 내에서의 교통인프라를 확대하고 이런 측면들로 수도권 광역교통철도망을 구축하는 것이 원래 계획이었는데 이게 지금 점점 확장되고 있는 개념이잖아요, 지방까지도. 물론 빠르게 전국을 다닐 수 있는 교통체계를 만들면 좋겠는데 이것에 대한 대책은 KTX라는 게 있고 이런 건데……

지금 점점 GTX 노선을 충청권에 계속 확대해 나가면서 철도 재원이 전국적으로 고르게 배치가 되어야 될 텐데 이게 특정 지역에 재원이 집중되는 결과로 나타날 소지도 있어서 그런 부분들 함께 고려했으면 좋겠다. 결국은 전국의 철도망을 전국의 국민들이 빠른 시간 내에 원활하게 쉽게 이용할 수 있도록 준비하는 게 철도 노선망 계획인 거잖아요. 이런 것들이 전제가 돼야 될 텐데 수도권 광역철도망에 재원들이 너무 집중되는 것들은 신중히 검토할 필요가 있지 않나라는 생각이 듭니다.

어쨌든 서울에서 충청권도 빨리 가는 게 좋다고 생각해요. 그런데 그 못지않게 광주도 빨리 갈 수 있도록 하는 준비를 또 함께 모색할 필요가 있다고 생각하는 것이고 그런 과정들에 국비 투입도 균형감 있게 검토돼야 된다 이렇게 생각합니다.

○국토교통부제2차관 강희업 혹시 그 부분에 대해서 제가 답을 드리도록 할까요?

○신영대 위원 예, 제 의견을 말씀드렸습니다.

○국토교통부제2차관 강희업 그래서 저희들도 국토부 차원에서도 좀 고민이 되는 부분이 위계를 나눈다면 총 한 세 가지 정도로 될 수 있을 것 같습니다. 하나는 금방 말씀하신 서울 중심의 권역과 수도권 외곽 권역 그리고 나머지는 지방 권역으로 나눌 수가 있는데요. 지금 순수한 경제성 논리로만 한다면 서울 중심으로 갈 수밖에 없는 그런 구조입니다.

그리고 수도권 외곽 같은 경우는 아까 GTX 논란처럼 연장선 개념으로 가야 되는 그런 개념이고요. 그다음에 지방은 아무리 예타나 이런 게 있어도 경제성이 나오지 않는 구조입니다. 그런데 지금의 콘셉트는 그런 수도권 중심의 그것도 연장선 같은 경우도 해야 된다는 주장이 있고요. 또 지방은 지방대로 이대로는 우리 소멸이다, 투자를 해야 된다 이런 논란이 있는 상황입니다.

그래서 이게 다 정답이 있는 건 아니지만 그런 부분에 대해서 예를 들자면 5차 철도망 계획 같은 경우도 그런 것들을 다 합쳐 보면 약 600조 정도가 들어온 상황이고요. 그러면 과거의 사례로 보면 이 중에 담을 수 있는 그릇은 한 40조 정도밖에 안 되는 그런 건데 선택의 문제가 있는 것 같습니다, 앞으로 그 재원을 어떻게 나눌 부분이나.

그래서 저희 국토부 차원에서도 그런 재원 부분을 어디다 가야 되느냐, 지방을 많이 하게 되면 또 여기는 여기대로 연장선도 해야 되는데 이런 부분에 논란도 많이 있다는 그런 것이 있기 때문에 앞으로 그런 부분에 대해서는 위원님들과 계속 상의드리겠다는 말씀을 드리겠습니다. 그런 고충과 이런 것도 한번 말씀을 드렸습니다.

○소위원장 복기왕 의사일정 제2항과 3항은 심도 있는 심사를 위해서 계속해서 심사하도록 하겠습니다.

다음은 의사일정 제4항부터 심사할 차례입니다. 개인형 이동수단의 안전 및 관리에 관한 법률안, 이 부분에 대해서는 아직 정부와 그리고 여러 가지 의견들에 대해서 조율이 좀 덜 됐다라는 말씀을 들었습니다.

그리고 마찬가지로 항공·철도 사고조사에 관한 법률도 오늘 유가족과 장관 간에 만남이 있고 이런 의견들을 듣고 난 이후에 우리가 법률안을 심사하는 것이 어떤가라는 정부 측의 제안이 있어서 이 2건에 대해서는 국민들의 관심도 많지만 그렇다고 해서 우리가 정부 측 의견이 아직 완성되지 않은 상태 속에서 심사하기보다는 다음으로 넘기고, 다음 회차에서 우리가 심사하는 것으로 하고 다음 안건으로 넘어가면 어떻겠습니까?

(「동의합니다」 하는 위원 있음)

동의하십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

그러면 개인용 이동수단의 안전 및 관리에 관한 법률안과 항공·철도 사고조사에 관한 법률도 다음으로 이어서 계속 심사하도록 하겠습니다.

26. 항공보안법 일부개정법률안(문진석 의원 대표발의)(의안번호 2212574)

27. 항공보안법 일부개정법률안(문진석 의원 대표발의)(의안번호 2212813)

28. 항공보안법 일부개정법률안(문진석 의원 대표발의)(의안번호 2207387)

29. 항공보안법 일부개정법률안(주호영 의원 대표발의)(의안번호 2201855)

(10시33분)

○**소위원장 복기왕** 다음은 의사일정 제26항부터 제29항까지 이상 4건의 항공보안법 일부개정법률안을 일괄적으로 상정합니다.

전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○**전문위원 임종수** 항공보안법 일부개정법률안, 문진석 의원께서 발의하신 법안입니다.

소위 자료 1쪽 보고드리겠습니다.

개정안은 국가 간 보안검색 면제 프로그램의 근거를 마련하고 제도 시행 시 해당 국가의 정부 또는 외국 공항의 공항운영자에게 탑승객의 정보를 제공할 수 있는 근거를 두려는 것입니다.

최근 미국에서는 위탁수하물에 대한 원격검색제도와 승객·휴대물품에 대한 검색 면제 제도를 운영 중에 있습니다.

위탁수하물 원격검색제도는 출발 공항에서 촬영한 위탁수하물 X-ray 영상을 환승 공항으로 전송해서 비행 중에 원격검색을 실시할 수 있도록 하는 제도이고, 승객이나 휴대물품 검색 면제 프로그램은 보안이 확보된 외국 공항에서 출발한 승객이 미국에서 환승할 때 승객 및 휴대물품에 대해서 환승검색을 면제하는 제도입니다.

이러한 두 제도가 함께 시행될 경우에는 환승시간이 대폭 단축돼서 미국 공항을 이용하는 승객의 이용 불편이 크게 해소될 것으로 기대하고 있습니다.

다음, 3쪽 보고드리겠습니다.

이에 개정안은 외국 공항에서 보안검색 면제를 받기 위해서 우리 공항에서 출발하는 승객의 승객 정보를 해당 외국 공항에 제공할 수 있는 법적 근거를 마련하고, 반대로 우리 공항에서 환승하는 외국 공항 출발 승객에게 우리 공항의 보안검색을 면제해 줄 수

있는 근거도 마련하려는 내용입니다.

이와 관련해서 현행 개인정보 보호법에 따르면 개인정보처리자가 정보주체의 개인정보를 제삼자에게 제공하기 위해서는 정보주체의 동의를 받거나 법률에 규정이 있어야 되고, 특히 개인정보를 국외로 제공하기 위해서는 별도의 동의를 받거나 법률에 국외 이전에 관한 특별한 규정이 있어야 합니다.

이렇게 볼 때 개정안에 따라서 현행 항공보안법에 근거를 마련하는 경우 현재 보안검색 면제를 위해서 승객에게 일일이 개인정보 동의를 받거나 수기로 접수하는 불편이 해소될 것으로 기대가 되고 이에 관한 내용은 저희 지난 국회 국토교통위원회 국정감사에서도 제기된 바 있습니다.

따라서 보안검색 면제 프로그램이 적용되는 항공편을 이용하는 승객 편의도 제고하는 한편 인천공항에 보안검색 면제 프로그램 도입을 대비해서 국적 항공사와 인천공항의 환승 경쟁력도 강화할 수 있을 것으로 기대하고 있습니다.

다만 개정안과 관련해서 일부 조문 정리가 좀 필요한 것으로 보았습니다.

첫 번째로는 우리나라에서의 보안검색을 면제하는 것과 관련해서 보안검색 면제에 관한 사항은 항공기의 안전 운항을 위해 엄격히 제한된 조건에서 이루어져야 한다고 할 수 있기 때문에 현행 국제민간항공협약 부속서의 내용과 다른 나라와의 보안 수준의 동등성 등을 고려해서 보안검색을 면제할 수 있기 위한 요건을 법률에 구체화하여 규정할 필요가 있다고 보았습니다.

두 번째, 외국에서의 보안검색 면제에 대해서는 안 제17조의2제1항에서 외국에서 보안검색을 면제할 때의 상황을 의미하는 조문으로 구성돼 있지만 면제의 적용 범위와 보안검색의 주체에 관한 표현이 다소 명확하지 않기 때문에 이를 명확히 규정할 필요가 있다고 보았습니다.

다음, 5쪽입니다.

세 번째로 안 제17조의2제1항에서 사용하고 있는 ‘보안검색 관련 정보’라는 약칭은 이하 조문에서 반복적으로 사용되고 있지 않기 때문에 이런 자구를 일부 조정할 필요가 있다고 보았고 그 외에 일부 조문번호의 오기 등등을 정정할 필요가 있어서 이를 반영했습니다.

소위 자료 9쪽입니다.

보고드린 사항을 바탕으로 국토부하고 협의한 수정의견을 9쪽 이하에 제시해 드렸습니다.

이상 보고를 마치겠습니다.

○소위원장 복기왕 26항에 대해서 정부 측 의견 말씀해 주시기 바랍니다.

○국토교통부제2차관 강희업 개정안 입법취지와 전문위원 검토의견에 동의합니다.

○소위원장 복기왕 위원님들 의견 있으시면 말씀해 주십시오.

○송기현 위원 차관님, 그러면 이 법을 하면 본인이 동의하지 않는 승객의 경우에도 개인정보가 밖으로 나갈 수 있다는 얘기인가요?

○국토교통부제2차관 강희업 여기에서는 저희가 법적 근거를 할 수 있는 것으로 이렇게 마련을 했고요. 그간에는 다 동의를 받았는데 그 부분 한번……

○송기현 위원 본인 동의를 받지 않은 경우……

○**국토교통부항공정책실장 주종완** 지금은 수속 과정에서 개인정보 제공 동의, 이게 미국에 제공할 수 있다는 동의를 받고 하고 있는데 지금 한 90% 정도 동의를 하고 계십니다. 그런데 이게 저희가 좀 홍보를 해야 되는 게 이거 자체가 개인정보라고 해서 화물 X-ray 정보를 외국에 제공을 하는 건데 이거 자체가 없는 자료를 외국에 제공하는 게 아니고……

○**송기현 위원** 아니, 그러니까 검색을 하게 되면 주로 출국하면서 누가 나가게 되고 이 사람이 뭐 들고 간다 이게 검색 자료가 되잖아요?

○**국토교통부항공정책실장 주종완** 예.

○**송기현 위원** 그게 그대로 미국에 갈 수도 있다는 얘기잖아요. 그러면 나가는 사람이 ‘나는 싫다’ 이렇게 해도 갈 수 있게 되느냐 이런 얘데요. 개인정보 제공 동의를 하지 않아도 이 법에 따라서 자동적으로 다른 승객들의 편의를 위해서 미국, 다른 나라 정부로 가게 되느냐 이런 얘기를 하는 거예요. 물어보는 거예요. 명확하게 해 주셔야지요, 그런 건.

○**국토교통부항공보안정책과장 안세희** 항공보안정책과장 안세희입니다.

해당 정보는 미국 공항에 도착해서 미국 공항에서도 어차피 동일한 정보를 미국 공항 장비로 취득을 하는 겁니다. 그런데 인천공항에서 찍은 화면을 미리 전달을 해서 미국에서 한 번 더 찍는 불편함을 없애는 거기 때문에, 그 동일한 정보를 어차피 미국에서 다시 자기가 제공을 해야 되는 겁니다, 지금도. 그렇기 때문에 그런 과정을 충분히 탑승객에게 인천공항에서 설명을 해서 그냥 어차피 인천공항에서 찍은 정보이기 때문에 그걸을 제공을 하도록 그렇게 충분히 저희가 설명을 할 예정입니다.

지금도 설명을 잘하고 있는데 급박하게 오시는 승객 같은 분들은 그냥 당연히 안 줘도 되는 정보를 제공하는 것일까 봐 선택적으로, 동의를 하나 비동의를 하나 선택할 수 있기 때문에 비동의로 체크를 하는 분들이시지 설명을 들은 승객들은 100% 다 동의를 하고 있습니다. 그래서 미국 도착해서……

○**송기현 위원** 알겠습니다. 그러면 제공되는 정보가 어떤어떤 게 있어요?

○**국토교통부항공보안정책과장 안세희** 위탁수하물 X-ray 화면 정보입니다.

○**송기현 위원** 그게 전부예요?

○**국토교통부항공보안정책과장 안세희** 예.

○**송기현 위원** 그런데 여기 세 가지가…… 1호, 2호, 3호 이렇게 돼 있잖아요.

○**국토교통부항공보안정책과장 안세희** 보안검색 결과가 X-ray 정보고요. 그리고 운송 정보하고 밑에 꼬리표에 붙어 있는 정보는 지금도 제공을 하는 겁니다.

○**송기현 위원** 운송 정보가 어떤 게 포함되는 거예요? 운송 정보는 뭘 얘기하는 거예요?

○**국토교통부항공보안정책과장 안세희** 승객의 이름하고요 가방에 붙는 일련번호하고 그리고 탑승권 정보입니다.

○**송기현 위원** 탑승권 정보 그다음에 수하물 꼬리표 일련번호…… 알겠습니다.

○**국토교통부제2차관 강희업** 이 조항에 대해서는 개인정보보호위원회에서도 동의를 했다는 말씀 참고로 드리겠습니다.

○**송기현 위원** 그래요? 알겠습니다.

○소위원장 복기왕 또 다른 의견 없으십니까?

그러면 이어서 의사일정 제27항부터 29항까지 전문위원께서 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 임종수 전문위원 보고드리겠습니다.

소위 자료 1쪽입니다.

‘항공보안법 일부개정법률안 (면책규정 신설 및 벌칙규정 정비)’ 소제목이 붙어 있는 27항부터 29항에 대해서 보고드리겠습니다.

개정안은 항공기 내에서 현행법 22조제1항 또는 2항에 따라 기장 등이 불법행위를 저지하기 위해 필요한 조치를 하거나 기장 등의 요청이 있어 협조한 승객이 타인에게 피해를 발생시킨 경우 그 저지행위가 불가피하고 저지행위를 한 사람에게 고의 또는 중과실이 없는 때에는 형사책임을 감경하거나 면제할 수 있도록 하려는 내용입니다.

2쪽입니다.

현행법 22조에 따르면 기장이나 기장으로부터 권한을 위임받은 승무원은 항공기의 보안을 해치는 행위 등에 대해서 그 행위를 저지하기 위한 필요한 조치를 할 수 있도록 근거가 마련돼 있고 항공기 내에 승객 등은 이러한 필요한 조치에 관해서 기장 등의 요청이 있으면 협조할 의무가 부여되어 있습니다.

실제로 최근 항공기 안에서 승무원만으로는 제지가 어려워 다른 승객들이 난동하는 승객을 제압하는 사례가 여러 차례 발생하고 있는 상황입니다.

이러한 기내 불법방해행위 시도자를 저지하기 위해서 필요한 조치를 하던 중 타인에게 피해가 발생할 우려로 인해서 기내 불법방해행위 방지에 소극적으로 대처할 소지가 있기 때문에 이에 대한 면책규정을 법률에 마련하고자 하는 취지입니다.

다음, 3쪽입니다.

관련하여 현재 각 개별 법률에서는 경찰이나 소방·군인·구조대원 등이 직무수행 과정에서 그 직무수행이 불가피한 것이고 고의 또는 중대한 과실이 없는 때에는 정상을 참작하여 형사책임을 감경하거나 면제할 수 있는 규정을 두고 있고, 항공기 안에서 발생하는 범죄에 관해서 기장과 승무원은 사법경찰관 또는 사법경찰리의 직무를 수행하고 있다는 점에서 항공기 내 불법방해행위에 대한 저지행위의 긴급성 또는 필요성이 높고 이들의 직무수행 과정 등에서 예측 가능성과 법적 안정성을 확보하여 직무수행에서의 위축을 방지할 필요가 있다는 점에서 정책적 실익이 있다고 보았습니다.

6쪽 마저 보고드리겠습니다.

다만 개정안의 내용과 관련해서 일부 경미한 자구 수정이 필요한 것으로 보여 10쪽 이하에 수정의견을 제시해 드렸습니다.

두 번째, 11쪽입니다.

11쪽 이하의 내용은 항공기 출입문 개방 등에 대해서 처벌을 강화하고 벌금형을 신설하는 것에 관련된 내용입니다.

개정안들은 현행 제23조제2항을 위반해서 항공기의 보안이나 운행을 저지하는 폭행·협박·위계행위 또는 출입문·탈출구·기기 조작을 한 사람에 대해서 10년 이하의 징역에 처하도록 하고 있습니다.

이에 대해 주호영 의원님 안은 출입문·탈출구·기기 조작 행위에 대해서만 사상이 발생한 경우에는 사형, 무기징역 또는 7년 이상의 징역으로, 사상이 발생하지 않은 경우에는

1년 이상 또는 10년 이하의 징역에 처하도록 법률에 징역형의 하한을 설정하는 방식으로 처벌을 강화하고 있고, 문진석 의원님 안은 주호영 의원님 안과 유사하기는 하나 출입문·탈출구·기기 조작뿐만 아니라 항공기에서의 폭행·협박·위계행위에 대해서도 동일하게 사상이 발생한 경우에는 무기 또는 7년 이상의 징역으로, 사상이 발생하지 않은 경우에는 1년 이상 10년 이하의 징역으로 처벌을 강화하는 내용입니다. 반면에 문진석 의원님이 발의하신 다른 법률안은 위와 같은 처벌 강화 없이 같은 죄에 대해서 10년 이하의 징역에 상응하는 1억 원 이하의 벌금형을 선택형으로 신설하는 내용을 담고 있습니다.

이와 관련해서 처벌을 강화하고자 하는 주호영 의원님 안과 문진석 의원님 안은 지난 법안소위에서 죄의 경중에 따른 형의 선고가 불가능해지고 과도한 측면이 있고 다른 법률에 따른 범죄의 처벌 수준과 비교해서 형벌 체계 및 균형이 맞지 않다는 의견이 제시된 바 있었고, 특히 문진석 의원님 안의 경우에는 처음에 처벌을 강화하는 내용으로 발의하신 법안 대신 벌금형을 추가해서 선택형으로 변경하는 내용으로 법안을 다시 발의하셨기 때문에 두 번째 발의하신 내용을 기준으로 심사를 하는 것이 타당할 것으로 보입니다.

관련해서 마저 보고드리겠습니다.

문진석 의원님께서 두 번째로 발의하신 1억 원 이하의 벌금형을 선택형으로 신설하는 내용과 관련해서는 현재는 징역형만 규정되어 있는데 10년 이하의 징역에 상응하는 1억 원 이하의 벌금을 추가해서 처벌의 탄력성을 확보하고자 하는 개정안의 취지는 바람직한 걸로 보았습니다.

따라서 앞서 보고드린 3건의 법률안에 대해서 항공기 내 폭행죄나 출입문 등 기기 조작 관련 범죄에 대해서 처벌을 강화하는 두 개정안과 마지막 벌금형을 선택형으로 추가하는 개정안들을 종합해서 다른 위법행위들과의 비교, 범죄 예방을 위한 형사정책적 측면 등을 고려해서 결정하실 필요가 있는 것으로 보았습니다.

마지막으로 1억 원의 벌금형을 선택적으로 추가하는 문진석 의원님 개정안과 관련해서는 현재 46조 1항에 대해서만 1억 원 이하의 벌금형을 추가하고 있고 46조 2항에 대해서는 징역형만 규정하고 있는 현행 제도를 유지하고 있습니다. 그런데 46조 2항이 46조 1항보다는 좀 더 경한 죄로 5년 이하의 징역으로만 규정되어 있습니다. 그래서 1항에 대해서 벌금형을 선택형으로 부과하는 경우에는 2항에 대해서도 상응하는 벌금형을 선택형으로 신설하는 방안도 검토할 필요가 있다고 보았습니다.

이상 보고를 마치겠습니다.

○소위원장 복기왕 수고하셨습니다.

정부 측 의견 주십시오.

○국토교통부제2차관 강희업 승객 안전을 저해하는 기내 불법행위에 단호히 대처하고 불법행위자 처벌의 실효성을 강화하려는 개정안의 입법취지와 전문위원 수정안에 대해서 동의합니다.

○소위원장 복기왕 위원님들 의견 주시기 바랍니다.

의견 없으신가요?

(「예」 하는 위원 있음)

의견이 없으시면 토론을 종결하고 의결하도록 하겠습니다.

의사일정 제26항과……

○송기현 위원 잠깐만요. 처벌하는 것도 마찬가지로요? 처벌을 강화하는 것?

○신영대 위원 벌금형하고 선택할 수 있도록……

○소위원장 복기왕 선택적으로……

○송기현 위원 선택적으로 하는 것은 맞는데 처벌을 강화하는 게 아까 항공안전법하고 안 맞다고 그랬잖아요.

○전문위원 임종수 주호영 의원님 법안 같은 경우에는 지난 소위에서 논의하셨고 위원님들 간에 이것은 좀 과한 처벌이다, 이러면 집행유예 선고도 불가능해지고 거의 항공기……

○송기현 위원 경미한 상해가 있을 때도 집행유예가 안 된다는 얘기인 거잖아요.

○전문위원 임종수 예, 그런 이유로 위원님들 간에 좀 과하다는 의견이 논의된 바 있습니다.

○송기현 위원 그러면 다른 것하고 좀 안 맞는 것 아닌가요?

○전문위원 임종수 그래서 문진석 의원님 안 같은 경우에는 처벌을 강화하는 법안을 먼저 내셨는데 다음에 처벌 강화는 하지 말고 오히려 현재 징역만 규정되어 있는 것을 벌금형과 선택해서 처벌할 수 있도록 하자는 법안을 뒤에 후속해서 내셨습니다. 그래서 문진석 의원님께서 앞에 내신 처벌을 강화하는 법안은 사실상 철회된 것으로 보시는 게 맞는 것 같습니다.

○송기현 위원 그러면 어떤 결로 의결을 하신다는 건지, 정리가 안 돼서 물어보는 건데요.

○이연희 위원 1억 이하 벌금으로 한다는 것 아니야, 그것을 신설해서?

○소위원장 복기왕 26항·27항 이상 2건은 대안을 만들고 나머지 부분 선택적 가중이나 이런 부분에 대해서는 계속심사로 이렇게 분리를 해야 될 것 같습니다.

○송기현 위원 대안을 만들면 어떤 내용으로……

○배준영 위원 잠깐만요. 전문위원 의견이라고 그랬는데 다시 한번 좀 정리해서 얘기해 주세요, 헛갈리게 말씀하셔서 가지고.

○송기현 위원 정리해야지. 헛갈리게 말하니까 내가 헛갈려서 뭘 의결하는지 알 수 없잖아요.

○전문위원 임종수 제가 정리를 해서 말씀드리겠습니다.

주호영 의원님 법안, 문진석 의원님 두 번째 법안. 문진석 의원님 첫 번째 법안이 이미, 보안검색 면제 프로그램이 또 문진석 의원님 겁니다. 그래서 문진석 의원님 법안이 처벌 관련해서도 2건이 있는데요.

첫 번째, 기내 불법행위를 저지하는 과정에서 면책규정을 만드는 것들은 전문위원이 10쪽에 자구 수정 정도 해서 제시한 수정의견대로 보시면 될 것 같고요.

두 번째, 처벌을 강화하는 것과 관련해서는 ‘처벌 강화는 좀 과도한 조치다’라는 의견이 모아지신 결로 봐서 문진석 의원님의 세 번째 법안인 선택형으로 벌금형을 신설하는 그 법안으로 하되 저희 의견에, 항공기 내에서 다른 사람을 폭행한 경우 5년 이하의 징역에만 처하도록 하는 2항 규정이 있습니다. 그러니까 10년 이하의 징역에 대해서 상응하게 1억 원 이하의 벌금을 선택형으로 하는 상황이라면 5년 이하의 징역에 처하도록 하

는 2항 규정에 대해서도 상응하게 5000만 원 이하의 벌금에 처하도록 선택형으로 규정하는 게 바람직할 거라는 의견으로 그 내용을 22쪽 이하 수정의견에 제시해 드렸습니다.

○**송기현 위원** 22쪽에 보니까 지금 수정의견이 뭔지 안 나와 있잖아요.

○**신영대 위원** 이렇게 보면 되는 건가요? 정리를 한번 해 보면, 주호영 의원님 안이나 문진석 의원님의 두 번째 안 같은 경우들은 어쨌든 사상이 발생하거나 사상이 미발생했을 경우에 1년 이상 10년 이하의 징역 이렇게 돼 있는데 이것을 다 맞춰서 통틀어서 ‘1년 이상’을 빼고 ‘10년 이하의 징역 또는 1억 원 이하의 벌금’ 이건가요?

○**전문위원 임종수** 예, 그것 맞습니다. 그렇게 가는 게……

○**신영대 위원** 단순폭행 처벌규정은 5년 이하의 징역 또는 5000만 원 이하의 벌금?

○**전문위원 임종수** 예, 그렇게 맞추는 것이 바람직할 거라는 의견입니다.

○**송기현 위원** 그러면 그 뒤 23쪽에 있는 것은, 사상에 이르게 한 경우에는 7년 이상, 무기징역……

○**전문위원 임종수** 그래서 문진석 의원님, 주호영 의원님 안은 이것을 반영하지 않는 걸로 보시면……

○**송기현 위원** 그렇지요.

○**배준영 위원** 문진석 의원 3안을 중심으로 수정을 했다 이런 거지요?

○**소위원장 복기왕** 계속심사가 아니고 정리를 하자는 거잖아. 그러니까 의사일정 26항부터 29항까지 전체를 다 털어서 대안으로 만들자 이건가요, 아니면 분리를 해서 26항·27항은 하나의 대안으로 만들고 28·29에 대해서는 추가적인 심사를 하자 이런 의견인가요?

정확하게 정리를 좀 해 주세요.

○**송기현 위원** 우리가 결정할 문제니까, 전문위원한테 할 얘기는 아니고.

○**소위원장 복기왕** 아니, 우선 의견을 정확하게 듣고 그다음에 이것에 대해서 토론을 해야지……

○**전문위원 임종수** 내용은 위원님들께서 다 파악하신 것 같고요. 26·27항의 경우에는 법률의 내용이 대안으로 반영되고 있는 상황이고요 28·29는 조금 과하다는 논의가 되신 겁니다. 그래서 전부 다 털어서 하나의 대안으로 할 수도 있고요 아니면 28·29는 처벌이 좀 과하기는 하니까 소위에 계속 계류시켜 놓으실 수도 있습니다. 이것은 위원님들 선택 사항이시라……

○**송기현 위원** 그러니까 결의를 할 거면 뭘 하는지 말씀을 해 주셔야 우리가 결의를 하지. 판단이 안 돼서……

○**배준영 위원** 문진석 의원 3안으로 하는 취지는 알겠습니다. 10년 이하의 징역으로 하니까 징역으로 할 수 있겠느냐 해 가지고 아예 처벌을 안 하거나 경미하게 하니까 차라리 벌금으로 하면 이게 실효성이 있다라고 이렇게 하는데, 제가 법조인이 아니어서 잘 모르겠는데 이렇게 10년 이하의 징역 또는 1억 원 이하의 벌금 이런 식으로도 하는 경우가 있습니까?

○**송기현 위원** 이것은 입법적인 선택의 문제니까 할 수 있다고 생각이 되는데, 처벌규정의 경우 비슷한 유형의 다른 처벌규정하고 균형이 맞느냐 안 맞느냐가 가장 중요한 게 아니겠습니까? 사상의 결과가 나지 않은 단순하게 방해한, 문을 열든 그렇게 행위를 한

사람에 대해서 10년 이하의 징역, 1억 원 이하의 벌금을 하든 안 하든 이것은 우리가 선택할 문제고.

제가 여쭙보는 것은 의결하는 것이 뭔지를 여쭙보는 거예요. 그다음에 뒤의 것도 ‘7년 이상 징역 또는……’ 이렇게 하는 걸로 우리가 결정할 건지 안 결정할 건지 다 논의가 된 건지……

○소위원장 복기왕 아닙니다. 그래서 현재 26항하고 27항은 대강, 아까 환승 시 개인정보에 관한 부분에 대해서는 이미 의견이 없으신 것으로 정리를 해 주셨고. 그다음에 27·28·29와 관련해서 27항은 항공기 내 폭행 부분에 대한 문진석 의원안 이 부분에 대해서 따로 의견이 없으셨고 그 나머지 28항과 29항에 대해서는 아직 정리가 안 되고 의견들이 좀 있습니다. 그래서 이 부분을 여기서 정리를 하고 넘어가면 굉장히 오랜 시간이 걸릴 것 같은데 그리고……

○송기현 위원 결국 보안검색 관련된 정보를 제공하는 항 그다음에 기내에서 폭행하거나 사고 치는 사람을 도와줬을 때 면책하는 조항, 2개에 대해서는 다 이의가 없으니까 그 부분만 하신다는 말씀이신가요?

○소위원장 복기왕 그렇지요. 그 부분에 대해서는 처리를 하고……

○송기현 위원 나머지 처벌규정에 대해서는 다시 또 마련하는 걸로……

○소위원장 복기왕 예, 나머지는 계속심사를 하는 게 어떠냐.

○전문위원 임종수 문진석 의원님이 발의하신 1억 원 이하 벌금형을 선택형으로 하는 그 부분에 대해서는 혹시 동의하시면……

○배준영 위원 그런데 우리가 처음에 이 법 개정안을 낸 취지가, 사실 출입문·탈출구·기기 조작을 해서 사상을 낸 경우는 굉장히 심각한 경우거든요. 그러니까 그런 것 때문에 개정안이 올라오기 시작을 했는데, 주호영 의원님 법안, 문진석 의원님 2안을 하다 보니까 ‘이게 너무 과도하다’ 이런 논의를 하다 보니까 3안으로 해서 했는데, 그러면 당초에 출입문·탈출구·기기 조작을 해 가지고 사상이 발생했을 때 좀 중하게 처벌해 가지고 이런 일을 방지하자라는 취지에 어긋나게 된다 이겁니다. 그런데 또 하나는 주호영 의원님 안이나 문진석 의원님 2안에 보면 1년 이상으로 하게 되면 그것은 과도하다 그런 거 같아요. 그러니까 이것은 좀 더 논의를 해 봐야 될 것 같은데요.

○신영대 위원 국토부 의견 들으셨어요? 부처 의견……

○소위원장 복기왕 다시 국토부 의견 정리해 주시기 바랍니다.

○국토교통부제2차관 강희업 저희 입장에서는 26항 같은 경우는 논란이 없고요. 27~29항 부분에 대해서, 27항 같은 경우는 면책규정을 신설하니까 전혀 이견이 없었습니다. 다만 28항과 29항에 대해서 과하다는 측면이 하나 있고요. 또 하나는 ‘1억 원 이하’ 그 부분을 넣으니까 문진석 의원님 안에 ‘5년 이하의 징역’ 부분이 있으니 그것도 형평성을 맞추는 차원에서 ‘5000만 원 이하의 벌금에 처한다’ 이렇게 돼 있기 때문에, 위원님들이 그 간에 말씀 주신 것을 보면 사실상 저희가 보기에는 크게 이견이 없는 걸로 받아들였습니다. 물론 선택할 수도 있겠지만 이것을 하나의 안으로 해서 다 통과를 시켜도 무방하지 않을까라는 생각은 좀 있습니다.

○배준영 위원 문진석 의원 3안을 중심으로요? 그 말씀 하신 거예요?

○국토교통부제2차관 강희업 예.

○**신영대 위원** 10년 이하 1억 원 이하, 5년 이하 5000만 원 이하.

○**이연희 위원** 지금 여기 심사보고서를 보면 지금까지 29건이 발생했는데 대부분 훈방 처리가 되고 실제로 징역형을 받은 사람은 3건에 불과하다니까, 그러면 벌금형을 뒤서 실제로 훈방 처리를 안 하고 벌금으로 할 수 있는 처벌이 생기는 거니까 문진석 3안을……

○**국토교통부제2차관 강희업** 예, 그 방안을 중심으로 하면 좋을 것 같습니다.

○**신영대 위원** 그러면 최초에 국토부의 검토의견으로 돼 있던 ‘이게 처벌 수위가 너무 강하다’ 이런 얘기가 있었는데, ‘과도하다’ 이런 측면이 있었는데 이 부분에 대해서도 벌금이 들어갔기 때문에 문제없다 이런 거잖아요.

○**국토교통부제2차관 강희업** 예, 그렇습니다.

○**신영대 위원** 동의한다는 거잖아요?

○**국토교통부제2차관 강희업** 예, 동의합니다.

○**정점식 위원** 위원장님, 저는 다른 회의 때문에 중간에 들어와서 다 듣지는 못했는데, 기본적으로 징역형만 규정한 처벌규정 이거는 굉장히 강하게 처벌하겠다는 입법자의 의도로 보이는데 조금 전에 말씀하신 것처럼 소위 훈방이 되는 경우가 있기 때문에 징역형에서 벌금형을 함께 규정을 한다 그러면 거의 대부분의 사람들이, 이게 바깥으로 인식되기로는 처벌을 더 경하게 했더라는 그런 이미지를 굉장히 부여를 하게 됩니다.

실제로 훈방 조치가 있었던…… 아마 훈방 조치라는 게 사실은 항공회사에서 아예 신고를 안 했던 게 거의 대부분일 거고 이런 범죄행위가 있었다 해서 신고를 했다면 경찰이 이거를 훈방하지는 않았을 겁니다. 입건을 해서 소위 나중에 검찰 처분 단계든 경찰 처분 단계든 경미한 사안의 경우에는 기소유예라고 그걸 남겨 놓고 이렇게 했을 건데, 만일 이거는 꼭 훈방할 정도는 아니고 처벌을 해야 되겠다라고 생각한다면 법원은 이런 경우에 선고유예나 집행유예를 선택했을 건데 벌금형을 이렇게 병렬적으로 규정을 해 놓으면 벌금형으로 처벌할 수는 있겠지요.

다만 염려스러운 거는 국회에서 징역형만 있는 이 행위에 대해서 벌금형을 병렬적으로 법정형으로 규정함으로 인해 가지고 이걸 좀 더 경시했다는, 좀 가볍게 본다라는 이런 인식을 줄 우려가 있다라는 것은 제가 말씀을 드립니다.

사실은 장단점이 있습니다. 실질적 처벌이 강한 측면에서는 벌금형을 병렬적으로 법정형으로 규정하는 게 맞는데 그런데 또 대외적으로 인식은 굉장히 처벌을 약하게 한다……

이럴 때 규정을 통상적으로 입법정책적으로 하다 보면 조금 전에 송기현 위원님 말씀에 잠깐 나왔었는데 그게 소위 상해의 결과가 발생한다거나 이랬을 때 양쪽을 이렇게 항을 분리를 해서, 예를 들어 가지고 상해의 결과가 발생한 경우에는 징역형 그리고 그런 결과가 발생하지 아니한 단순한 사건의 경우에는 벌금형도 병과 이런 입법 기술적인 측면이 있다는 것만 우선은 제 의견을 말씀을 드리고 그런 부분에 대해서도 검토를 해 봤으면 한다는 말씀을 드립니다.

이상입니다.

○**소위원장 복기왕** 정점식 위원님 의견이 충분히 저희들에게 다 공감을, 우선 저는 많이 공감이 되는 말씀이십니다.

다른 위원님들……

○**신영대 위원** 그러면 이 부분은 여러 형벌 규정의 적합성 부분을 고려해서, 실효성과 적합성 그리고 강한 경고의 의미도 있어야 되는 거니까 그 부분은 심층적으로 논의를 한번 더 하고, 저는 아까 정점식 위원님 말씀대로 조금 경미한 것들은 그래도 벌금형으로 해서 ‘너 처벌 받아’ 이 정도라도 이런 것이 있어야 할 거고, 이게 특히……

○**배준영 위원** 사고가 났으면……

○**신영대 위원** 문을 여는 것들은 다행히 사고가 안 나서 그렇지 사고 나면 대형 사고인데 이런 것들은 엄하게 처벌해야 되니까……

○**정점식 위원** 시도 자체를 처벌해야 돼.

○**신영대 위원** 분리해서 한번 다시, 전문가도 계시니까……

○**소위원장 복기왕** 지금 정점식 위원의 의견을 수정안으로 담을 수 있겠습니까?

○**전문위원 임종수** 지금 바로 위원님이 말씀하신 것을 구성하기는 어렵고요.

그러면 지금 한 가지 고민되는 부분이 27항 문진석 의원님 법안 같은 경우에 타인을 폭행하는 사람을 저지하기 위해서 도와주는 경우에 면책하는 내용 플러스 벌금형 선택형 이 한 법안에 같이 묶여 있습니다. 그런데 그것 둘 중에 하나는 오늘 반영을 하시고 벌금형 선택형으로 주는 거는 계류시켜서 조금 더 보셔야 되는 상황이라 그러면……

○**신영대 위원** 아니, 하나는 정리된 거고 한 부분만……

○**정점식 위원** 27항에 대해서도 잠깐 말씀을 드리면 이게 형법총칙의 소위 정당행위, 과잉행위 이런 부분으로 인해 가지고 충분히 고려될 수 있는 그런 형식인데 그런 부분을 적용을 하려고 그러면 굉장히 많은 법적인 판단이 필요하고 하다 보니까 아마 문 의원님께서 이런 안을 내신 것 같기는 합니다.

다만 이런 소위 형법총칙 규정을 가지고 해결할 수 있는 문제를 개별 규정에서 이렇게 다 면책 또는 면책 유사한 이런 규정을 뒤야 되느냐 하는 부분에 있어서는 정준호 위원님도 한번 생각해 보시기를 바랍니다.

○**정준호 위원** 말씀 잠깐 드리면 쉬운 표현으로 면책 규정은 지금 없다고 해서 큰일나는 정도의 시급성이 인정되는 법안은 아니니까 그냥 심사하시는 김에 같이 묶어서 추가적으로 심사해서 가지고 한꺼번에 통과시키는 게……

○**소위원장 복기왕** 한꺼번에 같이 하자라는 의견이신가요?

○**정준호 위원** 예, 굳이 나눠서 할 정도로 이게 시급성이 인정되는 법안인지는 모르겠습니다.

○**소위원장 복기왕** 그러시면 이 의견을 냅니다.

26항 환승에 관한 부분에 대해서는 의결을 하고 나머지 27·28·29항은 계속 심사를 해서 최대한 빠른 시일 내에 이 부분에 대한 정리를 하면 나중에 전체회의에 통합해서 같이 상정을 하면 되지 않을까 싶습니다.

그렇게 진행해도 되겠습니까?

(「예」 하는 위원 있음)

그러시면 말씀 주신 대로 의사일정 제26항은 지금까지의 결과를 반영해서 수정한 부분은 수정한 대로, 기타 부분은 원안대로 의결하고자 하는데 이의 없으시지요?

(「예」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

27항부터 29항까지는 계속해서 심사하도록 하겠습니다.

30. 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안(맹성규 의원 대표발의)(의안번호 2209651)

31. 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안(김희정 의원 대표발의)(의안번호 2212598)

32. 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안(박용갑 의원 대표발의)(의안번호 2211286)

(11시06분)

○**소위원장 복기왕** 의사일정 제30항부터 제32항까지 이상 3건의 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안을 일괄하여 상정합니다.

전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○**전문위원 임종수** 소위 자료 첫 번째 1쪽 보고드리겠습니다.

맹성규 의원께서 발의하신 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안입니다.

개정안은 개인택시 양도·양수의 인가 신청 시 국토교통부장관 또는 시·도지사가 인가를 하기 전에 양도자의 운전경력 및 범죄경력 조회를 경찰청장에게 요청할 수 있도록 이에 관한 근거를 마련하는 내용입니다.

개인택시 운송사업을 양도·양수하려는 자는 현행법상 관할관청의 인가를 받아야 하는데 인가를 받게 되면 양도자의 사업면허, 사업 관련 행정처분 등 지위 일체가 양수자에게 승계됩니다.

그런데 최근 개인택시 운송사업의 양도·양수 인가 후에 면허취소 사유에 해당하는 양도인의 범죄사실이나 법률 위반 사실이 확인됨에 따라 양수인의 사업면허가 취소되는 등의 피해를 입는 사례가 발생하고 있습니다.

이에 개정안은 관할관청에 인가 전에 양도자에 대한 운전경력이나 범죄경력자료에 대한 조회를 할 수 있도록 명시적인 근거를 마련함으로써 양수인의 권익을 보호하고 행정의 신뢰성을 높이려는 취지입니다. 타당한 입법조치로 보았습니다.

페이지 6쪽에는 일부 경미한 자구 수정을 반영해서 수정의견을 제시해 드렸습니다.

이상 보고를 마치겠습니다.

○**소위원장 복기왕** 정부 측 의견 주십시오.

○**국토교통부제2차관 강희업** 개정안의 입법취지와 전문위원 검토의견에 동의합니다.

○**소위원장 복기왕** 위원님들 의견 주시기 바랍니다.

(「없습니다」 하는 위원 있음)

없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

그러면 우선 30항에 대해서 우리가 진행을 한 거고요.

다음, 31항부터 32항에 대해서 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○**전문위원 임종수** 박용갑 의원님과 김희정 의원님이 발의하신 여객자동차 운수사업법 계속 보고드리겠습니다.

소위 자료 1쪽입니다.

두 개정안은 카카오T와 같은 플랫폼을 사용하는 플랫폼가맹사업자가 개별 택시를 의미하는 운송가맹점에 대하여 가맹 호출앱을 통한 가맹영업 외에 배회영업이나 대기영업

등 또는 다른 타 사 앱을 통한 영업 등으로 받게 되는 운임이나 요금에 대해서도 수수료 등을 부과하거나 수취하는 것을 금지하려는 내용입니다.

현재 카카오T 플랫폼을 이용하는 플랫폼가맹사업자들은 가맹 택시들이 가맹영업 뿐만 아니라 배회영업이나 대기영업 등에서 얻게 되는 운임 등을 모두 포함한 총운임 수입에 일괄해서 일정 비율을 가맹수수료로 징수하고 있습니다. 이에 대해 최근 공정거래위원회는 이러한 행위를 가맹사업법을 위반한 불공정거래행위로 인정하고 시정명령 및 과징금을 부과한 바 있습니다.

이에 개정안은 가맹 택시가 가맹영업 외의 다른 경로로 얻게 되는 운임이나 요금에 대해서는 플랫폼가맹사업자가 가맹수수료를 받을 수 없도록 하려는 것입니다.

개정안과 관련해서 두 개정안 모두에서 금지되는 행위를 ‘가맹수수료 등의 부과’, ‘수수료 등의 부과’로 규정하고 있는데 여기의 표현에 포함되어 있는 ‘등’에 해당하는 내용이 다소 범위가 불명확하고 ‘수수료’ 또는 ‘가맹수수료’라는 용어의 개념 정의가 현행 여객자동차 운수사업법에는 규정되어 있지 않기 때문에 금지 의무 신설 시 요구되는 명확성의 원칙에 따라서 이를 보다 명확하게 보완할 필요가 있다고 보았습니다.

6쪽입니다.

추가로 박용갑 의원안에서는 앞선 금지 의무 위반에 대해서 수수료 조정을 명령할 수 있도록 개선명령 제도를 도입하고 있습니다. 이에 따라서 개선명령을 불이행하는 경우에는 현행법에 따라서 사업 정지나 과징금 부과가 가능하게 됩니다. 반면에 김희정 의원님 안에서는 앞선 금지 의무 위반에 대해서 개선명령 방식이 아닌 1000만 원 이하의 과태료를 부과하는 방식만 규정하고 있습니다.

두 개정안은 신설되는 금지 의무와 연계해서 이행 확보를 위한 제재 수단을 신설하려는 것으로 타당한 조치로 보았습니다.

다만 두 개정안에서 반영하고 있는 실효성 확보 수단이 박용갑 의원님 안의 경우에는 개선명령 제도를 도입하는 방식이고 김희정 의원님 안의 경우에는 이런 개선명령 없이 바로 과태료 처분을 하는 방식으로 규정되어 있습니다.

위반행위와 관련해서 적절한 행정처분이 필요하다는 점과 개선명령 위반 시에는 이에 대한 사업의 취소나 정지 등 행정처분 제재 수단이 마련되어 있다는 점을 고려할 때 개선명령을 통해서 위반행위를 시정하고 예방하는 방식이 보다 효과적인 것으로 보았습니다.

다만 박용갑 의원님 안에서는 ‘가맹수수료 등의 조정’이라고 해서 개선명령의 내용을 명시하고 있는데 이 경우에는 부당한 가맹수수료 수취 금지 의무 위반이 아닌 경우에도 일반적으로 가맹수수료 등을 조정할 수 있는 것으로 해석될 수 있다는 점에서 금지 의무 위반 시에 그 위반사항을 시정하는 방식으로 개선명령을 내리도록 용어를 수정하는 것이 바람직할 것으로 보았습니다. 이를 반영해서 13쪽 이하에 수정의견을 제시해 드렸습니다.

이상 보고를 마치겠습니다.

○소위원장 복기왕 수고하셨습니다.

정부 측 의견 주십시오.

○국토교통부제2차관 강희업 이게 국감에서도 논란이 됐던 내용인데요. 우선 정부 측에서는 배회영업 등에 가맹수수료 수취를 제한하려는 개정안에 동의를 합니다. 또한 그 이

행 확보 수단으로써는 과태료보다는 개선명령 도입이 조금 더 효율적이지 않을까 그런 판단을 하게 되었습니다.

이상입니다.

○소위원장 복기왕 도입 후 개선명령과 과태료를 동시에 해야 된다, 순차적으로 해야 된다는 게 전문위원 의견이었는데 과태료에 대해서는 반대 의견을 갖고 있는 거예요?

○전문위원 임종수 아닙니다. 제 의견도 동일합니다.

○소위원장 복기왕 아니, 정부 측.

○국토교통부제2차관 강희업 정부 측은 과태료 도입보다는 바로 개선명령과 그다음에……

○소위원장 복기왕 이후에 과태료?

○국토교통부제2차관 강희업 과태료 부과 둘 중에, ‘또는’이 아니라……

○신영대 위원 개선명령을 이행하지 않았을 경우에.

○국토교통부제2차관 강희업 이행하지 않았을 경우에.

○소위원장 복기왕 예, 그러니까요. 전문위원 의견과 똑같은 겁니다.

○국토교통부제2차관 강희업 예, 같습니다.

○소위원장 복기왕 위원님들 의견 있으시면 말씀해 주십시오.

○송기현 위원 그게 전문위원님 의견하고 같은 건 아닌 것 같은데? 김희정 의원님 안은 시정에 대한 필요한 조치 없이 그런 행위를 했을 때 과태료를 부과한다는 안인데요?

○전문위원 임종수 그러니까 박용갑 의원님 안은 개선명령……

○송기현 위원 아니, 그러니까 개선명령을 한다는 거고 김희정 의원님 안은 그런 행위를 했으면 바로 과태료를 부과한다는 안이잖아요. 그러니까 그거를 똑같이 설명하면 안 되지. 다른 것 아니에요? 지금 어차피 시정조치를 했는데 이행하지 않으면 거기에 따른 행정처분은 내려가는 거 아니에요, 이 조항이 없더라도?

○정점식 위원 그렇지요.

○송기현 위원 그런 거잖아요. 안 그래요?

시정조치에 응하지 않으면 어떻게 되지요, 차관님? 그렇게 시정조치를 했는데 시정조치에 응하지 않아요. 그러면 어떻게 하는 거예요?

○국토교통부제2차관 강희업 과징금 부과를 해야지요.

○송기현 위원 과징금 부과하는 거지, 과태료가 아니라. 설명을 똑바로 해야지. 자꾸 아까부터 그렇게 헛갈리게 하면 어떻게 하냐고. 전문위원 의견대로 하는 게 아니야, 법은. 국회의원들이 하는 거지. 자꾸 전문위원 의견 따라서 한다고 좀 하지 말고.

과연 그러면 어느 게 효과적이나 이걸 우리가 선택해야 되는 거예요. 그러니까 결국 부당한 요금 징수를 받은 사람은 시정요구를 받으면, 즉 업자가 시정요구를 받으면 부당한 요금을 납부한 사람은 아무런 회복이 안 되는 거잖아요.

개인택시 하는 사람이 부당하게 플랫폼업자한테 돈을 냈어요. 그러면 이게 규정을 해놔요 부당하게 납부한 것은 이 업자가 돌려받을 수 있는 대책을 마련해 줘야 되는 게 더 맞는 것 아닌가요? 아니면 정말 못 하게 하려면 그 위반행위 했을 때마다 과태료를 그때그때마다 다 부과든지 해야 되고. 시정조치를 하게 되면 그때까지는 아무런 회복이 안 되는 거예요, 이미 피해 당한 사람들에게는. 그렇지 않아요?

○국토교통부제2차관 강희업 위원님, 이것은 앞으로의 예방적 조치이기 때문이에요……

○송기현 위원 예방적 조치라는 것 아는데…… 예방적 조치를 했어요. 이렇게 법을 했는데도 불구하고 플랫폼업자가 자기하고 관계없는 것에 대해서도 수수료를 징수해 가지고 받아 갔어요. 그러면 이 법을 위반한 게 되잖아요. 그러면 국토부에서 이 규정에 따르면 시정명령을 내릴 것 아니에요? 그렇지요? 그렇게 되는 거잖아요?

○국토교통부제2차관 강희업 예, 맞습니다.

○송기현 위원 그런데 부당하게 돈을 뺀 사람은 아무런 피해 회복을 못 받잖아요. 내가 그 얘기를 하는 거라고요. 그러면 그 사람은 어떻게 하느냐 그 말이에요. 돈을 돌려받을 수 있게 해 줘야 될 것 아니에요, 잘못 적용한 것은? 시정조치를 하는데 ‘돈 돌려줘라’ 그렇게 시정조치 해요? 효과적이지 않을 것 같은데, 시정조치만 하는 것은. 과태료로 해서 하는 게 차라리 나을 것 같은데, 돈을 물게 하는 게. 그러면 2개를 다 같이하시든지, 김희정 의원님 안처럼 과태료도 하고 시정조치도 하고 그렇게 하든지. 그게 불가능한 건 아니잖아요?

○국토교통부제2차관 강희업 불가능한 것은 아닙니다.

○정점식 위원 우리끼리 이야기 조금 하고, 자꾸……

○손명수 위원 아니, 그게 아니고 차관님이 지금 답변을 잘못하시는 것 같은데 박용갑 의원님 안은 시정조치의 내용이 원래 수수료는 가맹사업자가 카카오를 통해서 콜을 받은 것에 대해서만 수수료를 받아야 되는데 지금 매출액의 몇 프로로 받기 때문에 그 콜 외에 배회영업에서 발생한 매출액까지 포함해서 수수료를 받고 있는 게 문제잖아요. 그러지요?

○국토교통부제2차관 강희업 예, 맞습니다.

○손명수 위원 그러면 그렇게 부당하게 받은, 앞으로 그렇게 매출액 기준으로 하지 말고 콜 받은 것에서만 떼라 이렇게 지금 하는 것 아니에요?

○국토교통부제2차관 강희업 맞습니다.

○손명수 위원 그렇게 시정조치를 하는 거지요?

○국토교통부제2차관 강희업 예.

○손명수 위원 그리고 배회영업에서 뜯은 수수료는 돌려줘야 되는 거지, 기사들한테. 그런데 기본적으로는 다 가맹 기사들이거든요. 가맹 기사들이기 때문에 이 시정조치의 내용은 나는 그게 포함되는 걸로 이해하고 있는데 그게 아니에요? 지금 송기현 위원님이 말씀하신 것은 그거거든요. 시정조치의 내용이 ‘앞으로는 매출액 기준으로 하지 마라’ 이게 하나가 되는 거고 ‘콜에서만 떼 가라, 만약에 그렇게 하지 않았으면 배회영업에서 받은 거는 돌려줘라’까지가 포함되는 게 시정조치 아니에요?

○정점식 위원 위원장님, 잠깐만 손명수 위원님 질의에 덧붙여 가지고, 지금 안으로 볼 때는 ‘받거나 요구하는 가맹수수료 등의 조정’ 이렇게 때문에 이 조정은 개선명령이기 때문에 이런 규정만 가지고는 이전에 받았던 것을 돌려줘라라는 의미로 해석하기까지 조금은 어렵다. 기본적으로 송기현……

○손명수 위원 아니, 이게 바뀌었거든요. 그걸 수정안을 만들었는데, 마지막 14페이지에 보면 ‘위반한 플랫폼가맹사업자에 대하여 그 위반행위의 시정에 필요한 조치’로 바꿨단 말이에요, 표현을. 그래서 그렇게 바꾼 거예요. 그래서 이렇게 바뀌면 그게 포함이 되는

거지요.

○**정점식 위원** 우선은 제가 말씀드리고 싶은 것은 법에서 굉장히 엄격하게 금지하고 있는 행위를 했는데 여기에 대해서 ‘너희들 법대로 해라’라고 하는 개선명령이 과연 실효성이 있느냐, 차라리 이때는 바로 행정제재로 들어가면서 돈을 돌려주도록 하는, 사실은 과태료만 하게 되면 부당하게 징수한 부분은 부당이익반환청구 등으로 민사소송으로 해야 되니까 이 2개를 같이 행정제재로 바로 들어가고 돈은 돌려주도록 하는 그런 개선명령 체제로 가야 되지 않는가. 법에 규정을 해서 ‘하여서는 안 된다’라고 금지행위로 해놔는데 ‘너희들 금지행위 어겼으니까 원래대로 법대로 돌아가라’는 취지가 과연 맞느냐 하는 의문이 조금 있습니다.

○**신영대 위원** 어쨌든 이 법의 근본적인 취지가, 국감 때도 박용갑 위원이나 김희정 위원이 많은 지적들을 해 주셨는데 결국은 택시기사님들의 여건 자체가 굉장히 어렵게 운수업을 하시는 분들인데 이분들이…… 보통 돈 많은 사람들이야 그 돈 미미한 돈이지만 이분한테는 굉장히 중요한 돈이거든요. 이 돈을 돌려서 회복하게 하는 게 더 중요하지. 어쨌든 그 돈을, 부당하게 수수료를 징수한 사업자를 처벌하는 것도 필요하겠지만 첫 번째 원칙은 돈을 돌려주게 하는 것, 잘못 징수한 것에 대해서, 수수료를 부당하게 청구한 데 대해서 돌려주게 하는 것, 이것을 우리가 조치를 하라고 했는데 조치를 안 한 것에 대해서는 강하게 처벌하도록 ‘그러면 너네 사업자는 앞으로 사업하지 마’, 저는 이런 절차적으로 가는 게 순서가 맞지 않나 싶어요.

○**소위원장 복기왕** 엄태영 위원님.

○**엄태영 위원** 빨리 마무리 짓지요.

하여튼 간에 거기도 보이지 않게 갑을관계가 있다 보니까 그동안 부당 수수료를 취해왔는데 상식선에서 맞지 않잖아요. 그러니까 배회영업 한 것까지도 토털 금액에 집어넣어서 일정 수수료를 떼다, 수수료의 계약은 갑을 간의 관계라 치더라도 혜택을 받지 못한 부분까지도 부당 징수하는 것은 문제가 있으니까, 그렇다고 이 법을 통과시킨다고 다 소급시킬 수는 없으니까 시행일로부터는 배회영업에 대해서는 수수료를 떼지 못하게끔 하고 거기에 대해서 문제가 있으면 이의를 제기하면 바로 행정조치를 하는 것으로 그렇게 했으면 좋겠습니다.

○**송기현 위원** 그 경우에 제가 걱정하는 게 돌려주지 않은, 그러니까 부당하게 뜯은 돈을 돌려주게 할 수 있느냐 이런 얘기를 내가 아까 한 거고, 앞에 말한 시정에 관한 조치 이것을 통해서 부당하게 뜯은 돈을 돌려주게 할 수 있느냐 이게 하나고. 그러면 안 돌려줬을 때는 어떻게 하느냐 이게 두 번째 문제잖아요. 그렇지요? 첫째 문제가 가장 중요한 거다, 나는 이렇게 생각을 하는 거지. 필요한 조치라고 하면 그 내용이 안 들어가 있으니까 필요한 조치 안에 그 얘기가 들어가 있느냐, 안 들어가 있으면 그 얘기도 넣을 수 있느냐 이렇게 물어보는 거예요.

○**국토교통부제2차관 강희업** 정부 측에서 답변을 드릴까요?

그래서 사실상 저희는 이 부분에 대해서 예방적 조치, 그러니까 과징금이…… 저희가 이것을 효율적이라고 표현한 것은 과태료는 일회성에 그칠 수도 있고 그렇기 때문에 시정조치가 포괄적으로 규정을 하면서 이것을 이행하지 않았을 때는 좀 더 강한 과징금을 하는 것이 경제적 형벌이 더 강하기 때문에 그게 더 좋겠다고 판단을 한 내용이고요.

관건은 시정조치에 이것을 원상회복을 할 수 있게끔 할 수 있는냐의 관건이거든요. 그래서 그 부분까지는 저희들도 미처 생각은 못 했는데 저희가 내부적으로 논의를 해 본 결과 그 부분까지 포함을 하면 시행력이, 이행력이 확보될 것 같고 앞으로 그렇게 하도록 하겠습니다.

○**김희정 위원** 의견 좀……

○**이연희 위원** 잠깐 물어볼게요, 차관님.

그러면 이것 관련해서 업계의 애기도 좀……

○**소위원장 복기왕** 잠깐만요, 이연희 위원님. 김희정 위원님이 아까부터 손 들었는데, 다음 순서로 해 주십시오.

○**이연희 위원** 예.

○**김희정 위원** 법안의 취지에 다들 공감해 주셔서 감사하다는 말씀을 드립니다.

사실은 법의 방식이 아니라 일종의 시정명령의 방식으로 해 보려고 제가 양쪽 업계 대표들을 만나서 MOU 체결까지도 하고 각 지역본부들을 다 만나게 해서 조정하게 하는 시간을 1년 이상 가졌습니다. 그런데 서류로 명기를 하고 언론에 배포한 내용도 지키지 않는 모습을 보였기 때문에 저나 박용갑 의원님은 법안을 제출하기에 이른 것입니다.

그리고 저 같은 경우는 과징금과 과태료 사이에서 시정명령 부분은 필요하면 시정명령 부분이 들어가는 데 공감하는데 과징금 같은 경우는 상당한 행위가 쌓여서 이루어진다는 거고, 그러니까 상당한 기간 동안에는 이런 행위의 횟수가 쌓이도록 가는 거고 과징금의 성격 자체가 그냥 부당이득에 대한 경제적인 제재라는 성격을 가지고 있고 과태료는 우리 법을 어긴 것에 대한 처벌의 의미를 명확하게 가지고 있는 겁니다. 그래서 저는 금지행위로 신설을 하기 때문에 과징금이 아닌 과태료가 더 법적인 맥락에서 성격상 맞다라고 생각을 해서 넣은 거고요. 그리고 과징금의 경우는 현행법상으로도 공정거래위원회를 통해서 실제로 부과를 이미 해 왔습니다. 그럼에도 불구하고 시정이 안 되고 있기 때문에, 단순히 다른 법에 의해서 과징금 징수로는 해결이 안 됐기 때문에 행정처벌적인 형식의 과태료까지도 넣게 됐다는 제 입법취지를 설명을 드립니다. 그래서 필요하다면 아까 송기현 위원님께서 말씀하셨듯이 시정명령과 과태료가 같이 갔으면 한다는 의견을 드립니다.

○**이연희 위원** 질문 좀 할게요.

차관님, 이 관련한 사안에 대해서 업계의 의견도 청취를 해 보셨나요?

○**국토교통부제2차관 강희업** 제가 직접은 안 했습니다만……

○**이연희 위원** 한번 답변을 해 보십시오.

○**국토교통부교통서비스정책과 노지훈** 국토부 택시정책팀장입니다.

이 법안에 관해서는 위원님들 기억하시지만 국감 과정에서 카카오 류궁선 대표가 나와서 법안으로 정해 주시면 그 법을 충실히 따르겠다는 입장 표명을 공식적으로는 한 상황이고요.

실무적으로 배회영업 수수료 금지에 대해서 카카오는 반대 의견은 물론 있습니다마는 이 부분에 대해서는 아무튼 여러 가지 사회적인 문제가 있는 만큼 충분히 따르겠다는 입장입니다.

그리고 그 외의 다른 플랫폼 업체들은 이미 배회영업, 대기영업에 대한 수수료를 부과

하고 있지 않고 이 부분은 기사와의 공정성 문제에서 부과할 필요가 없다는 그런 주장까지 오히려 하고 있어서 카카오하고는 상반된 입장을 갖고 있습니다.

그래서 이 법안 자체가 통과되는 것에 대해서는 카카오는 공식적으로 받아들이겠다는 입장으로 보이고 있고요. 그 외의 업계에서는 관망을 하고 있는 상황입니다.

○이연희 위원 취지는 저도 동의를 하는데 이게 이렇게 법이 개정돼서 현실에 적용될 때 그러면 가맹수수료를 인상할 가능성이나 아니면 배회영업이 더 많아서 수수료 이 부분은 좀 작아지고 오히려 택시기사가 배회영업을 주로 할 경우 계약을 해지할 수도 있고 그런 거잖아요. 그런 것에 따른 부작용 같은 것도 검토를 하셨나요?

○국토교통부교통서비스정책과 노지훈 말씀하신 부분들이 지적되고 거론되고 있는 포인트들인 게 사실입니다. 배회영업 수수료의 부분을 카카오가 자기들의 가맹수수료 매출 중에 얼마나 되고 있는지를 밝히고 있지 않습니다라는 이 부분이 금지됐을 때 전체적인 가맹수수료를 어떻게 할지는 카카오의 입장이 있을 것으로 보이는데 현재까지 저희한테는 후속으로 가맹 체계, 수수료율 체계를 어떻게 개편을 하겠다라는 입장을 밝히고 있지 않습니다.

○이연희 위원 그러니까 예를 들어서 이 법이 통과됐는데 카카오가 손해를 만회하기 위해서 가맹수수료를 자체를 높이면 이 법 개정을 하나 마나 한 것 아니에요?

○국토교통부교통서비스정책과 노지훈 맞습니다. 그런 부분은 문제시되기 때문에 저희가 지도 차원에서 억지를 할 필요가 있다고 보고 있고요.

○이연희 위원 만약에 카카오가 이 법이 개정됐을 때 그런 식으로 대응해서 자신들의 손실을 보전한다고 하면 그것에 대한 제재 방안도 국토부가 가지고 있어요?

○국토교통부교통서비스정책과 노지훈 그 부분에 대해서는 법적으로 가맹수수료율을 저희가 조정을 할 수 있는 법적 권한은 있지 않은 상황입니다.

○김희정 위원 이 부분에 대한 답을 드리겠습니다.

○소위원장 복기왕 예, 김희정 위원님.

○김희정 위원 아까 제가 다른 법 말씀드렸는데 가맹사업거래의 공정화에 관한 법률에 방금 이연희 위원님이 말씀하신 행위를 금지하도록 되어 있기 때문에 그런 일반적인 가맹사업거래법에 따라서 제재가 가능한 내용입니다. 지금 몇 프로 받고 있고 하기 때문에 그래서 그 부분은 공정거래위원회를 통해서 충분히 제재가 된다는 말씀이고.

그때 그래서 택시업계하고 카카오 대표 양쪽을, 택시업계는 참고인, 카카오 쪽은 증인으로 저희가 국정감사 때 불렀고 어떤 처분이든 하면 받아들일 준비가 되어 있다, 그런데 그런 법이 없이 자기들이 마음대로 하는 게 배임 등의 행위에 걸릴 수 있기 때문에 오히려 명확하게 해 주는 게 자기들도, 어차피 다 직원들이잖아요. 그래서 더 근거를 가지고 우리 법에 따라서 수수료 부분을 정리할 수 있다, 법이 있는 게 도움이 된다는 입장을 밝혔다는 말씀을 드립니다.

○소위원장 복기왕 답이 되셨나요, 이연희 위원님?

대표발의하셨기 때문에 아무래도 이해가 가장 깊은 것 같습니다.

이 개정의 취지에 대해서는 우리가 100% 다 동의할 것이라고 보고요. 다만 이것에 대한 시정조치와 처벌을 어떻게 할 것이냐 이 문제가 오랫동안 토론이 됐었는데 이 부분에 대해서도 아까 송기현 위원님과 정점식 위원님께서 정리해 주신 것처럼 그 시정조치의

개념은 부당 수수료를 돌려주는 것을 포함한 시정조치다라고 정의를 하고 그리고 시정조치와 동시에 과태료 처분까지 같이 가는 것이 맞겠다라는 의견으로 우리 위원님들 정리가 되신 것 같은데, 맞습니까?

(「예」 하는 위원 있음)

그렇게 정리가 될 수 있겠습니까?

○전문위원 임종수 예, 그렇게 수정의견을 보완해서 마련하겠습니다. 위원장님께 보고드리겠습니다.

○소위원장 복기왕 그러면 이 부분에 대한 토론 더 없으신가요?

(「예」 하는 위원 있음)

저는 굉장히 의미가 있는 날인 것 같습니다. 택시업계에 종사하시는 수많은 분들이 말도 안 되는 부당한 이익을 취하고 있는 플랫폼업체에 대한 항의가 많았는데 이것을 국토교통위 교통소위원회에서 오늘 통과된다고 하는 부분은 그야말로 우리가 민생의 어려운 부분을 끊어 주는 그런 과정 아니었나라고 생각합니다.

이 부분에 대해서 더 이상 의견이 없으시면 토론을 종결하고 의결하도록 하겠습니다.

의사일정 제30항부터 32항까지 이상 3건의 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안은 각각 본회의에 부의하지 아니하고 지금까지 심사한 결과를 반영하여 이를 하나의 위원회 대안으로 제안하고자 하는데 이의 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

이의가 없으므로 가결되었음을 선포합니다.

33. 자동차관리법 일부개정법률안(송기현 의원 대표발의)(의안번호 2212740)

34. 자동차관리법 일부개정법률안(엄태영 의원 대표발의)(의안번호 2209416)

35. 자동차관리법 일부개정법률안(윤재옥 의원 대표발의)(의안번호 2209924)

36. 자동차관리법 일부개정법률안(서범수 의원 대표발의)(의안번호 2213126)

37. 자동차관리법 일부개정법률안(김용만 의원 대표발의)(의안번호 2206826)

(11시31분)

○소위원장 복기왕 의사일정 제33항부터 제37항까지 자동차관리법 일부개정법률안을 일괄적으로 상정합니다.

전문위원, 33항과 34항에 대해서 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 임종수 엄태영 의원님과 송기현 의원님께서 각각 발의하신 자동차관리법 일부개정법률안 보고드리겠습니다.

소위 자료 1쪽입니다. 총괄 파트입니다.

최근 국내에 전기자동차의 보급이 확대됨에 따라서 전기자동차에 장착되는 배터리의 사용량 또한 증가하고 있고, 사용이 종료된 사용후 배터리의 배출 또한 지속적으로 증가하고 있습니다. 이러한 사용후 배터리에 대한 관리 제도로 2021년 이전까지 등록된 전기차에 대해서는 사용이 종료된 배터리를 지자체로 반납하도록 하고 있지만 2021년 이후 등록된 전기차에 대해서는 이러한 배터리를 반납할 의무가 폐지되었습니다.

이 때문에 반납 대상이 아닌 배터리의 경우에는 별도의 공식적인 평가 절차 없이 시장에 자율적으로 거래되고 있는 상황이고 이로 인해 체계적으로 관리될 수 있는 관련 제도

가 마련되어 있지 않은 상황입니다. 특히 전기자동차에 다시 장착할 수 있는 수준인, 즉 재제조가 가능한 수준인 배터리인지 여부를 판단할 수 있는 기준이 마련되어 있지 않습니다.

이에 따라 정부는 2024년 7월 사용후 배터리 활용에 관한 종합 대책인 사용후 배터리 산업 육성을 위한 법·제도·인프라 구축 방안을 발표하였고 성능평가를 통해서 전기차 배터리로 재조립할 수 있는 재제조 등급을 구분하고 재제조 사업들에 대한 등록 체계 등을 마련하는 것으로 발표한 바 있습니다.

이에 개정안은 전기자동차 등에 장착된 배터리의 사용이 종료되는 경우에 성능평가를 통해서 재제조, 재사용, 재활용 등급으로 구분하고 배터리 재製조를 위한 사업자 등록 및 재제조 배터리가 장착된 자동차에 관한 안전관리체계를 마련하고자 하는 내용입니다.

개정안의 주요 내용으로는 사용후 배터리 및 재제조 배터리에 대해서 정의하고 사용후 배터리에 대한 성능평가제도를 도입하며 성능평가대행자의 지정 및 취소에 관한 규정, 사용후 배터리를 재제조 배터리로 제작·조립하려는 자를 현행법상 부품제작자 등으로 등록하도록 하는 내용, 재제조 배터리가 장착된 전기자동차 등을 유통하기 전에 안전검사를 받도록 하는 내용과 사용후 배터리의 보관, 운송 등을 하려는 자동차해체재활용업자가 갖추어야 될 시설, 장비 등의 기준을 규정하는 내용 등으로 구성되어 있습니다.

4쪽 보고드리겠습니다.

조문별 검토 내용입니다.

첫 번째, 사용후 배터리 성능평가제도를 도입하는 내용입니다.

개정안은 사용후 배터리와 재제조 배터리를 정의하고 사용후 배터리에 대한 성능평가제도를 도입하려는 내용입니다.

이 중 임태영 의원님 안의 경우에는 전기자동차와 하이브리드자동차에 장착되어 그 사용이 종료된 배터리로 사용후 배터리를 정의하고 있는 데 반해 송기현 의원님 안에서는 전기자동차, 하이브리드자동차 외에 수소전기자동차에 장착되어 사용이 종료된 배터리도 포함하도록 서로 다르게 두 개정안의 내용이 일부 차이가 있습니다.

관련해서 향후 수소전기차에 장착되는 배터리의 사용도 지속적으로 증가할 것이 예상된다는 점에서 수소전기자동차에 장착된 배터리까지 포함해서 정책 대상의 범위를 확대할 필요가 있는 것으로 보았습니다.

참고로 산업위원회에 계류 중인 사용후 배터리의 관리 및 산업 육성에 관한 법률안에서도 전기자동차 외에 하이브리드자동차, 수소전기자동차 등에 탑재된 배터리 모두를 포함하도록 규정하고 있습니다.

6쪽, 이어서 보고드리겠습니다.

개정안에서는 사용후 배터리에 대한 성능평가를 받아야 하는 주체로서 원칙적으로는 자동차 소유자가 성능평가를 받도록 하고 있으나 폐차 시에는 자동차해체재활용업자가 받도록 하고, 결함 시정 상황이나 무상 수리 등을 받게 되는 상황으로 배터리가 교체되는 경우에는 자동차 제작자 등이 성능평가를 받도록 규정하고 있습니다.

그런데 개정안 35조의13제2항 3호에서는 자동차 사고 등으로 배터리를 교체하는 경우에 보험회사가 보험금액의 전부를 지급해서 해당 보험 목적에 대한 권리를 취득한 경우에 배터리의 소유권이 보험회사에 있다고 보아서 성능평가를 받아야 할 주체로 보험회사

도 규정하고 있습니다.

이와 관련하여 보험회사가 배터리 성능평가 비용을 부담하게 된다면 이러한 비용이 보험료에 반영이 되어서 전기차 차주가 아닌 내연기관 차주에게도 전체 비용에서 비용이 전가되는 문제가 발생할 수도 있어 보입니다. 이러한 점에서 성능평가 주체에 보험회사를 포함하는 것은 다시 한번 검토할 필요가 있어 보입니다.

그리고 국토교통부에서는 해당 조문들과 관련해서 자동차해체재활용업자를 통해서 성능평가를 신청할 때 해당 신청 시점을 조정할 필요가 있고, 교통사고 등의 경우에 보험회사가 아닌 자동차 정비업자 등으로 성능평가를 받아야 할 주체를 변경하는 등 일부 기술적인 수정이 필요하다는 의견을 제시하였고 이에 관련해서 수정의견에다가 반영을 해 두었습니다. 14쪽 이하에 방금 말씀드린 국토교통부에서 제시한 의견들을 반영해서 수정 의견으로 제시해 드렸습니다.

두 번째, 21쪽입니다.

성능평가대행자의 지정 및 취소에 관한 사항입니다.

개정안은 성능평가대행자를 한국교통안전공단으로 지정하고 이러한 성능평가대행자의 업무와 관련해서 부정행위 등을 한 경우에 지정을 취소하거나 업무를 정지할 수 있도록 규정하고 있는데 모두 필요한 입법으로 보았습니다.

36쪽입니다.

36쪽에서는 특별한 수정 사항은 없습니다. 다만 위임 조항의 항 위치가 일부 앞부분에 배치되어 있어서 이를 뒷부분으로 이동하는 정도의 경미한 자구 수정 의견이 반영되어 있습니다.

이어서 47쪽, 재제조사업자의 등록에 관해서 보고드리겠습니다.

개정안은 자동차 등의 사용후 배터리를 재제조 배터리로 제작·조립하려는 자는 현행 자동차관리법상 부품제작자 등으로 등록하도록 규정하고 있습니다. 이렇게 부품제작자 등으로 등록을 하도록 함으로써 현행법상 부품제작자 등이 갖추어야 될 기술 인력이나 시험 시설 등을 갖추도록 하게 되는 효과가 발생하게 됩니다.

또한 재제조 배터리는 현행 자동차관리법상 핵심 장치 등에 해당하는데 재제조 배터리의 특성상 신품 배터리와 동일한 방식의 인증 시험이 어려울 수 있다는 점에서 신품 배터리의 안전성 인증에 상응하는 안전성 시험을 거치도록 안 제35조의15제2항에 근거를 마련하고 있습니다. 이 역시 재제조 배터리의 안전성 확보를 위해서 필요한 조치로 판단 하였습니다.

53쪽부터 수정의견을 제시하였습시다라는 송기현 의원님 안을 기준으로 특별한 수정 사항은 없습니다.

57쪽 이어서 보고드리겠습니다.

배터리 장착 시 판매·운행 전 안전검사를 도입하는 내용입니다.

개정안은 재제조 배터리가 장착된 전기자동차 등을 유통하기 전에 안전검사를 받도록 하며 유통 전 안전검사에 합격하지 아니한 전기자동차를 판매한 경우에 제작·조립·수입 또는 판매 등의 중지를 명할 수 있도록 규정하고 있습니다.

이는 재제조 배터리가 장착된 차량의 판매 또는 운행 전에 차량 전반에 대한 안전성을 확보한다는 점에서 타당한 것으로 보았고, 재제조 배터리를 장착한 전기자동차 등의 소

유자가 정기 안전검사를 받도록 하되 이러한 정기 안전검사를 받게 되는 경우에는 개정안에 따른 정기 안전검사를 받은 것으로 간주하는 내용 역시 필요한 조치로 보았습니다.

66쪽 이하에서는 수정의견을 제시해 드렸습시다라는 경미한 자구 수정만 반영되어 있습니다.

72쪽입니다.

사용후 배터리의 취급에 관한 사항입니다.

개정안은 사용후 배터리의 보관 또는 운송을 하려는 자동차해체재활용업자 등이 일정한 시설, 장비 등의 기준을 갖추어 이를 구비하도록 하는 내용을 담고 있습니다.

사용후 배터리는 운송·보관 시에 충격으로부터 보호하고 온·습도 등을 유지하여야 하는 등 적절한 보관 조치가 필요한 상황입니다. 이에 개정안은 사용후 배터리의 안전성을 확보하기 위한 시설 기준을 갖추도록 하려는 것으로 타당한 것으로 보았습니다.

한편 개정안은 사용후 배터리를 보관 또는 운송하려는 자를 자동차해체재활용업자, 자동차 제작자, 보험회사, 자동차 정비업자 등으로 규정하고 있는데 앞서 보험회사를 사용후 배터리 성능평가 주체에서 제외하였다는 점에서 보험회사를 사용후 배터리 보관·운송 주체에서도 마찬가지로 제외할 필요가 있어 보입니다.

75쪽에는 앞서 보고드린 내용을 바탕으로 사용후 배터리 취급자 중에 보험회사는 제외하고 실제 사용후 배터리를 취급하게 될 자 중에 개정안에 포함되어 있지 않은 재제조 배터리 사업자와 사용후 배터리를 운송하려는 화물자동차 운송사업자 등이 추가로 필요하다는 국토부 의견을 반영해서 수정의견으로 포함시켜 놓았습니다.

이어서 77쪽, 사용후 배터리 등의 이력관리시스템의 구축·운영 및 사용후 배터리 등의 정보 제공에 관한 사항입니다.

개정안들은 사용후 배터리의 성능평가 결과 등에 관한 이력 정보를 체계적으로 관리하도록 하기 위해서 이력관리시스템을 구축·운영하고 성능평가대행자 등이 자동차 제작자 또는 재제조 배터리 사업자에게 배터리 성능 등에 필요한 정보를 요청할 수 있도록 하려는 내용입니다.

이는 재제조 과정에서 안전성 확보를 위해 이력관리시스템의 구축 필요성이 인정된다고 할 수 있고 정확한 유통 전 안전검사 등을 실시하기 위해서는 자동차 제작자나 재제조 배터리 사업자에게 관련 배터리 정보를 요청할 수 있도록 하여야 한다는 점에서 타당한 것으로 보았습니다.

해당 조문에 대해서도 특별한 수정의견은 없습니다.

85쪽입니다.

과징금, 벌칙, 과태료 관련 사항입니다.

개정안들은 거짓이나 그 밖의 부정한 방법으로 안전성 시험을 실시하거나 성능평가대행자의 성능평가 결과의 위조, 사용후 배터리 취급 시 시설 및 장비 기준 위반 등에 대해서 과징금, 벌칙 또는 과태료를 부과하도록 하고 있습니다.

개정안에 포함된 과징금이나 벌칙, 과태료 등의 수준은 현행법상 다른 의무 위반행위들에 대해 규정된 제재 조치들과 비교해서 적절한 수준으로 판단하였습니다.

이어서 94쪽의 수정의견에는 별다른 수정의견은 제시하지 않았고 일부 인용 조문이 누락된 사항들을 보완하는 내용을 추가해서 수정의견으로 제시하여 드렸습니다.

마지막, 102쪽의 부칙입니다.

부칙에서는 개정안들의 시행일을 2027년 7월 1일부터 시행하도록 하고 관련 배터리 성능평가, 배터리 재제조 사업자의 등록, 유통 전 안전검사와 정기 안전검사에 관한 적용례들을 규정하고 있습니다. 이 역시 법률의 시행에 필요한 내용으로 보았고 타당한 것으로 보았습니다.

108쪽에는 앞서 본문에서 일부 보완된 내용을 부칙에 반영하는 수정의견을 제시해 드렸습니다.

이상 보고를 마치겠습니다.

○소위원장 복기왕 수고하셨습니다.

정부 측 의견 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 강희업 개정안과 전문위원 검토의견에 동의합니다.

○소위원장 복기왕 위원님들 의견 말씀해 주시기 바랍니다.

○엄태영 위원 제 안보다 송기현 의원안에 좀 더 디테일한 게 많아서 저도 훌륭하신 송기현 의원님 안에 동의합니다.

○소위원장 복기왕 다른 의견 없으시면 33항과 34항에 대한 토론은 마무리하고요.

이어서 35항에 대해서 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 임종수 윤재옥 의원께서 발의하신 자동차관리법 개정안 보고드리겠습니다. 보고자료 1쪽입니다.

개정안은 자동차등록 등에 관한 권한과 사무를 현행법상 시·도지사에서 시장·군수·구청장으로 일괄해서 이양하고 이와 연계된 전자적 방법으로 신청을 받은 등록에 관한 사무의 위탁 주체를 시장·군수·구청장으로 변경하려는 내용입니다.

개정안의 취지는 지방자치단체 간의 사무를 합리적으로 분담함으로써 행정의 효율성을 제고하며 지방분권 활성화에 기여할 수 있도록 하려는 것으로 긍정적으로 보았습니다.

다만 현재 광역자치단체 중 4개 광역시에서는 지역별 특성과 등록차량의 규모 등을 고려해서 광역자치단체가 직접 자동차 등록업무를 수행하고 있습니다. 그래서 이러한 자치단체들의 경우에는 개정안과 같이 일괄해서 이양하는 방식보다는 현행 유지가 필요하다는 의견을 제출하고 있습니다.

또한 개정안과 같이 시·군·구청장에게 권한을 이양하는 경우에 이와 연계되는 등록번호판 발급대행자의 지정 및 지정 취소에 관한 사항 역시 시장·군수·구청장에게 함께 이양할 필요가 있어 보입니다.

두 번째, 21쪽입니다.

개정안은 자동차 등록원부에 기재된 이해관계인의 신청에 따라 등록원부를 열람하게 하거나 등록원부 초본을 발급하도록 허용하려는 내용입니다.

이해관계인이라 함은 자동차의 소유자 외에도 그 자동차에 관한 권리나 이익을 가진 사람으로서 해당 자동차 이전등록이 없는 경우라 하더라도 이해관계인이 등록원부의 열람 또는 초본 발급을 할 수 있도록 할 필요가 있다는 점에서 개정안은 필요한 입법으로 보았습니다.

22쪽에는 이 개정안이 수용된다는 것을 전제로 해서 일부 자구 수정이 필요한 사항을 반영하였습시다라는 앞서 말씀드린 대로 위원님께서 논의하신 결과에 따라서 보완하도록

하겠습니다.

이상 보고를 마치겠습니다.

○소위원장 복기왕 정부 측 의견 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 강희업 위원님, 개정안의 입법취지에는 저희가 동의를 합니다. 다만 이 부분에 대해서 행안부나 일부 지자체에서는, 특히 이 부분에 대해서 행안부도 정확한 의견 제시가 부족했다. 그래서 저희가 의견 수렴을 좀 더 하면서 보완 방안을 강구하는 것이 어떨까 해서 양해해 주신다면 이 내용은 다음 소위에서 논의할 수 있도록 기회를 주시면 어떨까 이렇게 건의 말씀 드리겠습니다.

○소위원장 복기왕 윤재옥 위원님이 대표발의하셨는데 자리에 안 계셔서……

여기에 대해 동의하십니까?

○정점식 위원 대개 동의합니다, 특별한 취지는 아니니까. 위임은 안 받았지만……

○소위원장 복기왕 동의하십니까? 그러시면……

○신영대 위원 잠깐 하나 물어볼 게 있어서요.

○소위원장 복기왕 예.

○신영대 위원 지금 현재 보면 자동차 등록업무 관련해서 서울특별시, 경기도, 인천광역시 전체적으로 시군에 위임을 하고 있잖아요. 광역시는 자치구에 위임을 하고 그런데 대전광역시, 대구광역시, 울산광역시나 부산광역시는 반대한다는 입장이지요, 이 법에 대해서?

○전문위원 임종수 예, 직접 수행하기를 원하는 것으로……

○신영대 위원 그런 거잖아요. 그런데 이 4개 광역시 내에 있는 자치구의 입장은 뭔가요?

○전문위원 임종수 일단 의견을 제출한 자치단체는 이 4개 광역자치단체들이고요. 저희가 이 광역자치단체 소속 자치구까지의 의견은 듣지 못했고 국토부 쪽에서 행안부를 통해서 확인을 한 것으로……

○신영대 위원 그러면 이 부분 관련해 가지고 지금 현재 시군에 위임하는 부분에 반대 의견을 갖고 있는 광역시 네 군데는 그 내에 있는 자치구들 의견을 한번 들어 보시면, 다음 소위에 의견 한번 취합해 보시지요.

○국토교통부제2차관 강희업 예, 그렇게 하겠습니다. 이게 아무래도 조직을 변경해야 되고 어느 때는 또 조직을 만들고 이런 부분이 있다 보니까 이해관계에 따라서 지자체별로 좀 다르고요 행안부도 좀 보수적인 입장입니다. 그래서 조금 더 저희가 의견을 들어 보고 소위에서 보고하는 게 더 나을 것 같다는 생각이 들어서 오늘 그 말씀을 드렸습니다.

○소위원장 복기왕 35항에 대해서는 계속 심사하도록 하겠습니다.

이어서 36항과 37항에 대해서 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 임종수 이어서 서범수 의원님과 김용만 의원님께서 발의하신 자동차관리법 개정안입니다.

보고자료 1쪽 말씀드리겠습니다.

개정안은 지정정비사업자등에 대해서 지정취소 등의 제재처분기간 중에 있거나 처분을 위한 절차가 진행 중인 경우에는 폐업신고를 할 수 없도록 제한하는 내용을 담고 있습니

다.

현행법은 행정처분 절차 중에 있더라도 사업자가 폐업신고를 하게 되면 처분절차가 중단되고 행정처분을 받지 않게 되는데 이를 악용해서 지정취소처분으로 5년간 지정정비사업자로 지정받을 수 없게 되는 불이익을 회피하는 수단으로 폐업이 악용될 소지가 있습니다.

이에 개정안은 지정취소 등의 제재처분기간 중에 있거나 처분을 위한 절차가 진행 중인 경우에는 폐업신고를 할 수 없도록 제한하려는 것으로 이를 통해서 행정제재의 실효성을 확보하고 자동차와 이륜자동차 검사제도 전반에 대한 국민적 신뢰를 높일 수 있다는 점에서 타당한 조치로 보았습니다.

다음, 4쪽입니다.

개정안은 자동차정비업자가 거짓이나 그 밖의 부정한 방법으로 보험금을 청구하거나 청구하게 하여 금고 이상의 형을 선고받고 그 형이 확정된 경우에는 자동차정비업자 등록을 취소하도록 하여 제재처분을 강화하려는 내용입니다.

개정안은 보험사기에 가담한 정비업자에 대한 행정처분을 강화하여 소비자 보호를 두텁게 하고자 한다는 점에서 타당한 조치로 보았고 유사 입법례로 화물자동차 운수사업법이나 여객자동차 운수사업법에서도 거짓이나 부정한 방법으로 보험금을 청구하여 금고 이상의 형이 확정되는 경우에 화물운송 종사 자격이나 면허 등을 취소하도록 규정하고 있는 상황입니다.

6쪽입니다.

개정안들에서 정하고 있는 보험사기에 대한 제재 대상과 관련해서 김용만 의원님 안의 경우에는 자동차 교통사고와 관련한 정비업체의 보험사기로 대상을 규정하고 있는 반면 서범수 의원님 안은 자동차 정비 전반에 관한 정비업체 보험사기로 보다 확대해서 규정하고 있습니다.

이는 교통사고와 관련한 자동차 보험 정비 사기 범죄뿐만 아니라 주차된 차량에 대한 뺑소니 사고나 자연재해로 인한 차량 파손 등 교통사고가 아닌 경우에도 이런 정비 관련한 사기 범죄가 발생할 수 있고 이에 대해서도 제재가 필요하다는 취지를 반영한 것으로 보입니다.

자동차와 관련된 보험사기에 대한 실효성 있는 대응을 위해서는 교통사고뿐만 아니라 자동차 정비 전반에 관련된 것으로 대상의 범위를 확대할 필요가 있어 보입니다.

다음, 7쪽입니다.

또한 서범수 의원안은 관할 행정청의 범죄경력 조회 근거를 마련하고 있는데 자동차정비업자의 보험사기 관련 금고 이상의 형 확정 여부를 확인할 수 있도록 하기 위해서는 관할 행정청이 범죄경력을 조회할 수 있도록 하는 법적 근거가 필요하다는 점에서 역시 타당한 조치로 보았습니다.

이어 8쪽입니다.

등록취소 사실의 공고에 관한 사항은 서범수 의원님 안에 포함되어 있는데 보험사기로 인한 등록취소 사실을 공고하도록 규정하고 있습니다. 이는 소비자를 보호하고 관련 업계의 건전한 질서유지를 위해 필요성이 인정됩니다. 다만 세부적인 공고의 방법 또는 기간 등을 하위법령에 위임해서 보다 구체화할 수 있도록 하는 조치가 필요한 것으로 보았

습니다.

이어서 11쪽, 수정의견에 방금 보고드린 내용을 바탕으로 일부 수정할 사항들을 반영하여 제시해 드렸습니다.

이상 보고를 마치겠습니다.

○소위원장 복기왕 정부 측 의견 주십시오.

○국토교통부제2차관 강희업 개정안과 전문위원 검토의견에 동의합니다.

○소위원장 복기왕 위원님들 의견 주시기 바랍니다.

김희정 위원님.

○김희정 위원 두 가지, 서범수 의원이 제안하신 지정정비사업자 등에 대해서 지정취소 등 제재처분기간 중에 있거나 처분을 위한 절차가 진행 중인 경우에 폐업신고를 할 수 없도록 해서 행정제재의 실효성을 확보하는 부분에 대해서는 보험사기를 없애기 위한 조항이라고 생각하고 동의합니다.

다만 김용만 의원이 대표발의한 부분에 대해서는 타 업종과의 형평성 부분에 대해서 걱정하지 않을 수 없는 부분이 있는데요. 보험사기로 제삼자에게 보험금을 취득한 종류가 현행 어디서 나타나냐 하면 지금 우리가 이 법에서 다루고자 하는 정비업소도 있지만 부품 공급업체에서 일어나는 경우도 있고요 그리고 병원에서 일어나는 경우도 있고요 보험사에서 일어나는 경우가 있습니다. 그런데 보험사나 병원이나 부품 공급업체 등 여러 업종에서 일어나는 부분에 대한 얘기는 하나도 없이 정비업체만 사업을 취소하는 부분에 대해서는 형평성이 맞느냐라는 부분을 우리가 살펴봐야 될 것 같습니다.

예를 들어서 보험사도 보험사기에 연루되면 허가 취소하고 병원도 바로 허가 취소하고 이렇게 안 돼 있다는 거지요. 그런데 어떻게 보면 상대적으로 저희가 이 법을 통해서 제재하고자 하는 정비업이 가장 영세하고 일반 서민들이 종사하고 있는 업종이거든요. 그래서 실제로 어느 쪽에서 문제가 있었는지 법정 공방까지 가게 됐을 경우에도 사실은 제가 방금 말씀드린 병원이나 보험사나 부품 공급업체 대비 가장 취약계층입니다. 그런데 그 취약계층에게……

저는 법안에 대한 전체적인 방향성은 공감하지만 이런 제재 수위나 이런 분들이 혹시 부당한 일은 없겠는지 이런 것을 살펴봐야 될 지점이 있다고 봅니다.

○신영대 위원 충분히 공감하는 내용인데 어쨌든 우리가 국토위에서 할 수 있는 법안을 하는 건데 보통 보험사기 관련된 부분은 보험감독원이든 관련해서 제재가 있을 거고. 한마디로 과잉 진료, 아프지도 않은데 속칭 나일롱환자라는 사람들은 결국 건강보험심사평가원 쪽에서 제재 조치가 있는 거기 때문에…… 저희는 어쨌든 국토위에서 관장하고 있는 정비 관련된, 사고 수리와 관련돼서 과잉·과다하게 청구한다든가 또는 사고를 당한 당사자들도 자기부담금을 면제받으려고 정비사업자하고 짜고 하는 경우도 있고 해서 이것 만들어 주면 정비사업자 입장에서 우리 이렇게 되면 제재받는다, 아니면 이걸 불가능하다라는 공정 경쟁의 틀로 만들어 줄 수 있는 여지가 있지 않은가. ‘야, 저기 A 정비사 갔더니 자기부담금 면제해 준다는데 너희는 왜 안 해 줘’ 이런 것들이 횡행하고 있는 게 현실인 것 같아요, 이 바닥에서는.

그래서 이런 부분을 강제하고 공정한 경쟁의 틀을 만드는 데도 우리가 할 수 있는 조치는 하고 그리고 보험사기 문제랄지 또는 과잉 진료 문제랄지 이런 것들은 또 다른 방

식으로 제재하면 좋지 않을까 싶어서 저는 저희가 할 수 있는 범위 내에서는 통과시켜도 되지 않을까 이런 의견입니다.

○배준영 위원 저도……

○소위원장 복기왕 배준영 위원님 말씀 주시고요.

○배준영 위원 신영대 위원님 정말 좋은 말씀 하셨습니다.

사실 이런 문제는 소비자 입장이나 국가 전체에서도 짚고 넘어가야 될 문제라고 생각을 합니다. 그런데 제가 이 방향은 잘 모르는데 조금 걱정되는 부분이 있습니다. 여러 가지 불법이나 과다한 행위에 대해서 여러 분야에서, 예를 들어서 정무위나 이런 데서는 보험사기방지 특별법 이런 걸로 하고 저희는 이런 걸로 하고 그러는데 보험사기방지 특별법을 보면 보험사기행위로 보험금을 취득하거나 제삼자에게 보험금을 취득하게 한 자는 10년 이하의 징역 또는 5000만 원 이하의 벌금에 처하도록 하고 있거든요. 그런 분야가 있는데 이중처벌될 수도 있습니다. 우리가 국토위니까 국토 분야에서 전문적으로 다룰 수 있는데 다만 정비업의 등록취소까지 가는 게 말하자면 업을 그만두게 하는 건데 그런 것까지 이중으로 하는 것에 충분한 검토가 필요하지 않나 이런 생각이 들어서 제가 첨언해서 말씀을 드렸습니다.

○소위원장 복기왕 또 위원님들……

○엄태영 위원 엄태영입니다.

맞습니다. 배준영 위원님 말씀하신 대로 여러 가지 영세한 업체에서 유독 이렇게 과다한 벌칙 내리는 것은 여러 가지 문제가 있고 형평에도 맞지 않고 그래서 이 법에 대해서는 저도 좀 신중할 필요가 있다 생각을 합니다. 정비업자들이 여러 가지 어려운 환경인데 그중에 일부 보험사기와 관련된 부분에서 문제가 있다 치더라도 첫째, 이중처벌되는 너무 가혹한 규정이 많고 또 여러 가지 형평성 문제 때문에 좀 재고해야 될 필요성이 있다 이렇게 생각합니다.

○정점식 위원 제가 잠깐만, 이 법규정 자체가 ‘금고 이상의 형을 선고받고 그 형이 확정된 경우’라고 규정을 하고 있습니다. 우리 형사사법 실태를 보면 이 정도 금고 이상의 형을 소위 정비사업자가 선고받는 경우는 굉장히 금액도 크고 여러 차례 거쳐야 됩니다. 통상적으로 한두 차례 보험금 한 번 이렇게 이거 저쪽에서 많이 깎으니까, 이거는 보험수가가 100만 원밖에 안 되니까 다른 거 또, 예를 들자면 앞 타이어 교체만 하면 되는데 뒤 타이어 교체까지 하겠다, 청구를 해야 되겠다라고 하는 경우는 거의 대부분 벌금형에 그칠 경우가 많습니다. 이건 굉장히 상습적이고 누적적이고 금액이 큰 경우에만 형사사법 실태에서 거의 금고 이상이 소위 보험사기방지 특별법에서 선고되지 않을까 하는 이런 걸 고려해서 위원님들이 논의해 주시면 좋을 것 같다는 의견을 말씀드립니다.

○소위원장 복기왕 다들 우려하시는 부분들도 다 타당한 부분이라 우리가 의견을 정리하는 것만 좀 남았는데 혹시 차관님, 이거 관련해서 관련 정비업체나 이쪽들의 의견은 좀 들어 봤습니까? 벌칙을 부과하는 거라 의견 듣기가 좀 불편하긴 할 텐데.

○국토교통부제2차관 강희업 위원님, 그 의견 여부는 우리 담당 실무자가 얘기를 할 거고요. 저희는 이 부분에 대해서 동의를 한 부분은 정점식 위원님 말씀 주신 것처럼 기존에는 좀 사소한, 사소하다는 표현은 좀 그렇습니다. 조금 경량의 이런 문제를 일으켰을 때는 사업정지를 30일, 2차에는 90일 그다음에 등록취소 이런 절차를 지금도 할 계획입

니다. 지금도 하고 있고 앞으로도 그건 살아 있습니다. 다만 이거는 위원님께서 지적해주신 것처럼 금고 이상 형을 받거나 선고를 받았을 경우 이러면서 굉장히 큰 범죄에 대해서 등록취소를 바로 할 수 있는 그런 내용이기 때문에 저희가 보기에는 이게 지나치다고 보기는 좀 어렵지 않느냐 이런 생각을 하게 되었습니다. 그리고 의견 들어……

○**국토교통부자동차운행보험과장 배소명** 자동차운행보험과장입니다.

전국자동차검사정비사업조합연합회에서는 본 개정안에 대해서는 반대……

○**소위원장 복기왕** 좀 크게 말씀해 주세요. 안 들립니다.

○**국토교통부자동차운행보험과장 배소명** 전국자동차검사정비사업조합연합회에서는 본 처벌에 대해서 과하다는 의견을 제출하시긴 하였습니다.

○**소위원장 복기왕** 과하다? 그 과하다는 의견에 대해서 어떻게 생각하세요, 의견을 받으시는 분 입장에서?

○**국토교통부자동차운행보험과장 배소명** 그렇긴 하지만 아까 위원님 말씀처럼 금고 이상의 형이 확정된 경우에 한해서 등록취소하는 것이고 또 유사 입법례가 화물차 운수사업법에도 있고 해서 저희는 일단 개정안에는 동의를 하였습니다.

○**소위원장 복기왕** 그러니까 일단 당사자들 의견도 취합을 한 거네요, 과정으로 볼 때?

○**국토교통부제2차관 강희업** 말씀드렸던 것처럼 여객자동차 운수사업법이나 화물자동차 운수사업법에서도 금고 이상의 형을 선고받고 그 형이 확정된 경우, 이거는 저희가 등록취소를 할 수 있는 그런 유사 입법례는 있습니다.

○**정점식 위원** 반대 의견도 계시니까 한 번 더 숙의할 수 있는 시간만 가지는 건 어떻게 됩니까?

○**소위원장 복기왕** 한 번 더? 다음번에 그러면, 시간이 좀 길어지니까 위원님들 그렇게 생각하신다면……

○**신영대 위원** 아니, 배준영 위원님이랑 김희정 위원님 의견 여쭙보시고 한 번 더 하자 하면 다음에 하고……

○**소위원장 복기왕** 김희정 위원님, 어떻게, 그렇게 할까요?

○**김희정 위원** 저는 아까 말씀드렸듯이 서범수 의원님 안에 대해서는 찬성한다고 말씀드렸고요. 이중처벌의 부분에 대해서는 아까 부처도 의견 수렴을 했는데 우리 같은 자동차운송사업협회에서는 같이 강하게 한대라고 얘기를 했습니다만 제가 앞서 말씀드렸듯이 다른 병원·보험업체 이런 거 대비 이제 서로 밸런스가 맞지 않는 부분을 살펴보자라는 말씀을 드렸고요. 그게 충분히 살펴졌다면 그대로 하는 거고 밸런스가 맞지 않다라고 하면 저희가 처벌의 수위를 조절하는 거고 이런 거지요.

○**신영대 위원** 그러니까 오히려 지금 서범수 의원님은 우리가 보통 자동차 사고가 났을 때 관련해서 보험사기 부분을 처벌하자 이런 건데…… 아니, 오히려 김용만 의원은 그런 안인데 서범수 의원안 같은 경우들은 이런 거 더 확대했지요, 주차 차량 뺑소니 사고랄지. 단순 사고가 아니라 진짜 보험사기지요, 이런 것들은. 자연재해가 아닌데 자연재해인 것처럼 해서 했다가 이런 것들은 더 강해진 거고 실제로는 우리가 오히려 개입할 부분이 아니라 이런 부분들은 보험회사가 개입해서 보험사기로 처벌할 부분이지 않는가 싶은 거지요. 오히려 더 강한 것 같은데, 김용만 의원안보다 서범수 의원안이.

○**소위원장 복기왕** 그러시면 우리가 36항과 37항에 대해서도 다음 회차에 계속 심사하

는 것으로 그렇게 정리를 하도록 하겠습니다.

(「좋습니다」 하는 위원 있음)

그러면 의사일정 33항, 34항에 대해서는, 이상 2건의 자동차관리법 일부개정법률안은 각각 본회의에 부의하지 아니하고 지금까지 심사한 결과를 반영해서 하나의 위원회 대안으로 제안하고자 하는데 이의 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

35항부터 37항까지는 계속해서 심사하도록 하겠습니다.

○김희정 위원 우리 밥 안 먹어요?

○신영대 위원 시작하면 30분이야, 이거.

○소위원장 복기왕 밥 먹고 하자는 의견을 강력히 제출하시는 겁니까?

○신영대 위원 예.

○김희정 위원 예.

○엄태영 위원 아니, 12시 반쯤 끝냅시다.

○소위원장 복기왕 지금 우리 민생이 힘든데 배고픔 정도 못 참습니까?

○김희정 위원 아니, 저 뒤에 직원들이랑 보좌진들……

○소위원장 복기왕 아, 그런 일이 있습니까?

그러시면 잠시 정회했다가 오후 2시에 소위원회를 속개하도록 하겠습니다.

정회를 선포합니다.

(12시07분 회의중지)

(14시07분 계속개의)

○소위원장 복기왕 의석을 정돈해 주시기 바랍니다.

성원이 되었으므로 회의를 속개하겠습니다.

38. 물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률 일부개정법률안(엄태영 의원 대표발의)(의안번호 2205140)

39. 물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률 일부개정법률안(정동만 의원 대표발의)(의안번호 2204805)

○소위원장 복기왕 의사일정 제38항·39항, 이상 2건의 물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률 일부개정법률안을 일괄하여 상정합니다.

전문위원 보고해 주십시오.

○전문위원 임종수 보고드리겠습니다.

정동만 의원님과 엄태영 의원님께서 발의하신 물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률 개정안 2건 보고드리겠습니다.

보고자료 1쪽입니다.

개정안들은 물류창고업의 등록을 하지 않고 물류창고업을 경영한 자에 대한 제재를 1년 이하의 징역 또는 1000만 원 이하의 벌금에서 1000만 원 이하 또는 500만 원 이하의 과태료로 완화하고자 하는 내용입니다.

창고업은 1970년대에 허가제로 출발해서 1992년 등록제로 변경된 후에 2000년 규제완

화 차원에서 자유업으로 현재 전환되어 있습니다. 그렇지만 그 운영 방식이 한계에 이르렀다는 지적이 있음에 따라 지난 2011년 일정 규모 이상의 물류창고업에 대해서는 자유업을 등록제로 변경하여 현재 물류창고업 등록제가 도입되어 있습니다.

이러한 배경에 따라 등록제 시행 당시에 등록 대상에 대한 이해 부족 등으로 최초 등록기간을 놓쳐서 미등록 상태에 있거나 법령에 대한 이해 부족 등으로 미등록 상태에 있어서 형벌에 해당하는 벌칙에 처할 위험으로 인해서 미등록 상태를 유지하는 중소기업체들이 존재하는 것으로 파악됩니다.

개정안은 이런 미등록 상태에 있는 중소기업체에 대한 제재를 벌금에서 과태료로 전환·완화하여 미등록 상태에 있는 업체들의 자진 등록을 유도함으로써 물류창고업에 대한 체계적인 관리를 도모하고자 하는 취지입니다.

즉 현행법은 현행법 규정을 위반해서 벌금형 이상을 선고받은 후 2년이 지나지 않은 자에 대해서는 등록 결격사유를 두고 있어서 벌금형 이상을 선고받게 되면 2년간 물류창고업을 등록할 수 없게 됩니다. 그렇지만 개정안에 따라서 과태료가 부과되는 경우에는 과태료 납부 이후에 물류창고업 재등록이 가능하게 되는 상황입니다.

다음, 3쪽입니다.

이러한 개정안의 내용에도 불구하고 물류창고업의 등록 시에는 화재안전 관리계획서를 제출하여야 하는 등 화재예방, 화재대응이나 화재대비 등 다각적인 의무이행이 요구되는데 이렇게 개정안과 같이 제재가 완화되는 경우에 물류창고에 대한 안전성 확보에 지장이 초래될 수 있다는 의견이 제시되어 있는 만큼 이에 대한 고려가 필요한 것으로 보았습니다.

또한 개정안의 내용을 수용하여 형벌을 과태료로 전환하는 경우 기존 미등록 업체의 처벌이나 구제 여부 등이 개정안에는 명확히 규정되어 있지 않기 때문에 이렇게 미등록 업체의 등록을 유도하는 과정에서 경과조치에 대한 제도적 보완이 필요한 것으로 보았습니다.

이상 보고를 마치겠습니다.

○소위원장 복기왕 정부 측 의견 주십시오.

○국토교통부제2차관 강희업 이 부분은 업계의 과도한 부담을 완화한다는 측면, 그다음에 물류창고의 체계적 관리 이런 취지에서 저희들도 개정안의 입법취지에 적극 공감합니다.

다만 전문위원도 금방 설명을 했습니다만 이렇게 과태료로 했을 때 미등록 영업이 증가하는 것 아니냐, 그런 데에 보완책이 없는 것 아닌가, 그다음에 서울시 같은 경우는 앞으로 관리가 제대로 안 될 것 같다 이런 우려도 있습니다.

그래서 정부 측에서 보기에 두 가지 측면이 있을 것 같습니다.

첫 번째로는 중간에, 그러니까 그동안 벌칙과 과태료 그 중간 부분을 어떻게 처리할 거냐? 예를 들자면 자진신고를 할 수 있게끔 유도를 해서 자연스럽게 관리를 할 수 있는 부분이 하나가 있을 것이고요. 또 하나는 행정제재로 자발적으로 등록을 안 하면 개선명령이나 이런 걸 통해서 그다음에 과징금으로 간다든지 이런 것을 하는 두 가지 방안이 보완이 되어야만이 이게 제대로 작동되지 않을까 정부 측에서는 이런 생각을 하게 됐습니다.

그래서 엄태영 의원님실하고도 계속 논의하면 어떨까 이렇게 건의 말씀 드리겠습니다. 이상입니다.

○소위원장 복기왕 위원님들 말씀 주십시오.

○엄태영 위원 본 법안은 본 의원이 지난해 10월에 발의한 법안입니다. 올해 3월에 소위 상정 예정이었지만 대안을 준비하겠다는 국토부 요청으로 보류가 됐었지요. 그러나 8개월이 지난 지금까지도 대안 마련이 안 되어 온 상태에서 부처 간 협의도 아직 이루어지지 않은 상황이에요.

추진 상황과 법안의 향후 계획에 대해서 차관님의 공식적인 입장을 한번 들어 보겠습니다.

○국토교통부제2차관 강희업 기본적으로는 이 부분에 대해서 엄태영 위원님한테 또 여기 계신 위원님들한테 송구하다는 말씀부터 드립니다. 좀 신속히 처리를 해야 하는데 지금까지 딜레이된 것에 대해서 죄송하고요.

다만 이 부분에 대해서 예를 들면 자진신고나 이런 부분을 저희가 법무부하고 협의를 했는데 사실상 법무부에서 이 부분에 많이 소극적이었습니다. 그런 부분도 있었다는 말씀 드리고요.

저희가 이 부분을 얼른 정리를 해서 의원님실과 바로 다음 주에는 어렵다 하더라도 그 이후에 신속히 처리될 수 있도록 하겠습니다.

○엄태영 위원 해당 법안이 지난 정부에서 국토부하고 의원실 협의하에 추진됐던 법안입니다. 그런데 정권 바뀌고 나서 취지 동의에 대한 부처 입장이 변화가 있는 건 아니지요?

○국토교통부제2차관 강희업 아닙니다. 저희도 이것 굉장히 필요하다고 보고 있습니다. 굉장히 과한 처벌이 아닌가 이렇게 보고 있습니다.

○엄태영 위원 야당이 되니까 협의를 하려고 해도 이제는 야당이라고 오지도 않고 아주 그런 부분이 없지 않아 있습니다.

○국토교통부제2차관 강희업 제가 곧 찾아 뵙도록 하겠습니다.

○엄태영 위원 여하간에 자체적으로 빨리 이것을 부처 간, 법무부하고 협의해서 빨리 안을 내놓으시면 다시 또 제가 제출하도록 하겠습니다.

○국토교통부제2차관 강희업 예, 그렇게 노력하겠습니다.

○정준호 위원 법무부에서 소극적이라는 게 어떤 취지였지요?

○정점식 위원 의견을 빨리 안 줬다는 거겠지요.

○국토교통부제2차관 강희업 예, 정 위원님 말씀이 맞습니다.

○엄태영 위원 하여튼 빠른 협의와 추진을 해 주시기 바랍니다.

○국토교통부제2차관 강희업 그렇게 하겠습니다.

○소위원장 복기왕 존경하는 엄태영 위원님께서 야당이라 늦게 가는 것 아니냐 이런 걱정을 지금 하고 계신데 차관님, 걱정을 말씀하게 쫓아 드리기를 부탁드립니다.

○국토교통부제2차관 강희업 예, 그렇게 하겠습니다.

○소위원장 복기왕 이 부분은 계속해서 심사하도록 하겠습니다.

41. 주차장법 일부개정법률안(천준호 의원 대표발의)(의안번호 2206015)
42. 주차장법 일부개정법률안(정준호 의원 대표발의)(의안번호 2212788)
43. 주차장법 일부개정법률안(전용기 의원 대표발의)(의안번호 2213970)
44. 주차장법 일부개정법률안(이연희 의원 대표발의)(의안번호 2207925)

(14시14분)

○소위원장 복기왕 이어서 의사일정 제40항부터 44항까지 이상 5건의 주차장법 일부개정법률안을 일괄하여 상정합니다.

전문위원께서 40항과 41항에 대해서 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 임종수 먼저 민형배 의원님이 발의하신 주차장법 개정안과 천준호 의원님이 발의하신 주차장법 개정안 2건에 대해서 보고드리겠습니다.

보고자료 1쪽입니다.

두 개정안은 부설주차장에서 주차방해 차량에 대한 견인 등 이동조치 근거를 마련하려는 내용입니다.

먼저 민형배 의원님 안은 주차장의 진출입로 등 지정된 주차구역 외의 곳에 주차하여 다른 차량의 통행을 방해하는 차량이나 인접한 주차구획을 침범하여 주차한 차량 등의 경우에 대해서 부설주차장 관리자가 주차방법의 변경 또는 이동을 권고할 수 있도록 하고 이에 불응한 경우 시장·군수·구청장에게 강제견인 등의 조치를 요청할 수 있도록 하는 근거를 마련하는 내용입니다.

또한 천준호 의원님 안의 경우에는 유사하게 다른 차량의 진출입을 막거나 주차를 방해할 우려가 있는 차량에 대해서 차량에 운전자가 있는 경우에는 직접 부설주차장 관리자가 주차방법의 변경이나 이동을 요구하고 운전자가 없는 경우에는 부설주차장 관리자가 직접 그 주차방법을 변경하거나 이동시킬 수 있도록 하는 근거를 마련하는 내용입니다.

두 개정안의 내용은 최근 사유지 불법 주정차 관련한 민원이 급증하고 있고 주차 갈등으로 인해 강력사건도 발생하는 상황에서 현행법상 이를 해결할 수 있는 명확한 근거가 부족하여 이에 대한 개선을 목적으로 부설주차장의 주차방해 차량에 대해서 이동조치 근거를 마련하고자 하는 내용입니다.

현행법에 노상주차장과 노외주차장 그리고 부설주차장 중에 개방주차장으로 사용되는 주차장에 대해서는 주차위반 차량에 대해서 강제견인을 할 수 있는 근거가 마련되어 있는데 그 주차장들이 아닌 부설주차장에 대해서는 이러한 강제견인이나 이동조치에 관한 근거가 마련되어 있지 않습니다.

먼저 민형배 의원님 안에 대해서 말씀드리면 민형배 의원님 안은 차량 이동을 권고하는 것에 불응하는 경우 부설주차장 관리자의 요청에 따라 시·군·구청장이 주차방해 차량을 이동할 수 있도록 규정하고 있는데 이런 주차방해 사례 중에 단순 주차구획 침범이나 아니면 주차구역 외에 주차를 하는 경우 평행주차하는 경우 등까지도 모두 시·군·구청장이 개입할 수 있도록 하는 것이 현실적으로 시군구가 가지고 있는 행정력의 한계 등을 고려할 때 실효성이 담보될 수 있는지 한번 검토할 필요가 있어 보이고, 이 경우 원천적으로 주차장 출입을 방해하는 등 피해의 정도가 중대한 경우에 대해서 시군구가 개입할 수 있도록 하는 규제의 범위를 적정한 범위로 제한하는 방안을 고려할 필요가 있어 보임

니다.

두 번째, 천준호 의원님 안은 주차방해 차량에 대해서 시·군·구청에 요구하는 것이 아니라 부설주차장 관리자가 직접 해당 차량을 이동할 수 있도록 근거를 마련하고 있는데 이 경우에 도로교통법을 준용하도록 규정하고 있습니다. 그런데 부설주차장 관리자 중에는 민간인이 포함되어 있고 이런 민간인이 도로교통법에 따른 차량견인 시 견인차량 보관 장소를 마련해야 되거나 견인 사실을 통보하도록 하는 내용이나 견인비용을 징수하도록 하는 내용 등의 업무를 수행하는 것이 쉽지 않을 것으로 보입니다.

따라서 말씀드린 개정안들과 관련해서는 국토교통부에서 해당 내용들을 보완한 수정의견을 별도로 제시하였습니다. 그래서 보고드리는데 보고자료 외에 국토교통부 수정의견을 별지로 배포해 드렸다는 말씀을 드립니다.

이상 보고를 마칩니다.

○소위원장 복기왕 정부 측 의견 주십시오.

○국토교통부제2차관 강희업 개정안 취지와 전문위원 검토의견에 동의합니다.

추가로 말씀을 드리겠습니다.

전문위원도 여기서 보고드린 것처럼 주차구역을 위반한다든지 그 외에 주차한 부분에 대해서 주차장 관리자가 이것을 견인이라기보다 차량위치를 이동시킨다든지 이런 것은 현실적인 부분이 있는 것 같습니다. 지자체에서도 이 부분에 대해서는 굉장히 어려움을 얘기를 했고요. 그래서 출입구를 차량으로 막는 행위로 한정하고 그다음에 관리자 권고, 이에 따른 지자체의 견인, 이와 더불어서 과태료를 부과하는 것이 적절할 것 같습니다.

이상 보고를 마칩니다.

○소위원장 복기왕 위원님들 의견 주십시오.

출입구가 아니라, 예를 들어서 일렬주차라고 하나요? 일렬주차라고 해 봤는데 사이드 브레이크를 채워서 안에 있는 정상적으로 주차시켜 놓은 차가 못 빠져나가게 되는 상황이다 이런 경우는 어떻게 합니까?

○신영대 위원 못 하는 거지.

○정점식 위원 그것까지는……

○국토교통부제2차관 강희업 현재로서 그것까지는……

○소위원장 복기왕 답답합니다.

○윤종균 위원 주차장 구분을 정확히 제가 몰라서, 우리 일반 아파트 주차장도 다 적용이 되는 건가요?

○국토교통부교통물류실장 엄정희 교통물류실장입니다.

제가 추가로 설명을 드리겠습니다.

주차장은 노상·노외·부설주차장으로 돼 있습니다. 그래서 여기 지금 2페이지에 보시면 노상·노외, 개방된 부설주차장 같은 경우는 개방된 공간, 불특정 다수가 사용하는 공간이기 때문에 저희가 위반사항이 있으면 견인조치를 할 수 있게끔 해 놔거든요. 그런데 개방되지 않은 부설주차장이라 하면 아파트단지라든가 건물의 부속으로 쓰이는 주차장을 의미합니다. 그래서 여기는 사적인 공간이고 특정된 사람들이 쓰기 때문에 저희가 여기에도 공권력이 투입하기 좀 어렵지 않느냐 그렇게 생각하고 있습니다.

○윤종균 위원 그러면 아파트는 적용이 안 된다는 얘기에요?

○국토교통부교통물류실장 엄정희 아파트는 견인조치가 어렵다는 얘기입니다.

○정점식 위원 아파트 주차장은 공개되지 아니한 부설주차장 아닙니까?

○국토교통부교통물류실장 엄정희 예, 맞습니다.

○정점식 위원 지금 현재 국토부 수정안에서는 그게 포함된다는 거지요?

○국토교통부교통물류실장 엄정희 국토부 수정안에서는 개방되지 않은 부설주차장에서
에서는 견인조치가 어렵다고 생각을 하는 겁니다.

○배준영 위원 죄송한데, 다시 한번 정리된 의견을 말씀해 주십시오.

○소위원장 복기왕 이 법의 취지는 그게 아니고 예를 들어서 아파트 이런 데에 분쟁이
나기 때문에 그러한 경우에 행정이 개입할 수 있는 근거를 마련하자라는 것이 법의 취지
아닙니까?

○국토교통부교통물류실장 엄정희 그렇기는 한데요. 그래서 저희가 일단 진입로에서는
견인조치라든가 행정력을 투입하는데 말하자면 내부에서 주차 일부 구역을 좀 넘었다라
든가 차선 위반이라든가 거기까지 행정청에 요구하는 것은 일단 지자체에서 많이 어렵다
고 지금 건의를 하고 있고요. 저희도 현재로서는 쉽지 않다고 생각을 좀 하고 있습니다.

○소위원장 복기왕 그러니까 정확하게는 그런 작은 부분은 빼고 전체 진입로에서 전체
부설주차장의 출입을 방해할 경우에는 개입을 할 수 있도록 한다 이런 말이지요?

○국토교통부교통물류실장 엄정희 예, 맞습니다.

○윤종균 위원 그러니까 아파트 지하주차장 구획은 안 되는데 아파트 주차장 출입구는
된다는 얘기에요, 안 된다는 얘기에요?

○국토교통부교통물류실장 엄정희 된다는 이야기입니다, 그것은.

○윤종균 위원 된다는 얘기에요?

○국토교통부교통물류실장 엄정희 예.

○배준영 위원 그러면 아파트 출입구, 진출입로에 불법주차가 있어요. 그러면 행정청에
서 어떻게 조치한다고요?

○국토교통부교통물류실장 엄정희 그것은 관리자가 행정청에 요청을 하면 행정청에서
견인이라든가, 우리 국토부 수정의견은 그것은 행정조치를 할 수 있다고 보는데 아파트
단지 내에 구획을 좀 위반해서……

○소위원장 복기왕 거기까지 가지 마시고.

○배준영 위원 잠깐만요. 입구에 있는 것만 얘기하는 거예요, 지금?

○국토교통부교통물류실장 엄정희 예, 맞습니다.

○배준영 위원 행정조치를 한다는 게 과태료하고 견인해 가는 조치를 두 개 다 포함한
겁니까?

○국토교통부교통물류실장 엄정희 예, 맞습니다.

○배준영 위원 그런데 그러면 견인해 가는 비용이 있을 것 아닙니까? 어쨌든 견인해
가면 비용이 들잖아요. 그러면 그 비용은 누가 무는 겁니까?

○국토교통부교통물류실장 엄정희 지금 이 법에서는 거기까지 상정을 안 하고 있는
데……

○국토교통부생활교통복지과장 신보미 국토부 생활교통복지과장입니다.

일반적으로 견인을 하게 되면 그 비용은 지자체가 부담을 하게 되고 사실 그 부분을

감안해서 지금 과태료를 부과하고 있습니다.

○배준영 위원 지금 일부 지자체 의견은 물론 아파트 진출입로에 그런 게 있으면 공익에 해하니까 과태료도 하고 견인해 가는 게 맞다고는 하는데, 이런 사례가 많이 있는데 그것을 전부 다 지자체의 비용으로 견인해 가기는 부담이 있으니까 혹시라도 지자체에서 견인해 가더라도 나중에 원인자한테 책임을 묻는, 말하자면페이백이라 그러나요, 구상권이라고 하나요. 이런 것을 청구하는 건지 아니면 거기까지는 아직 논의가 안 된 건지 그걸 물어보는 겁니다.

○국토교통부생활교통복지과장 신보미 그 부분은 도로교통법을 준용하고 있기 때문에 그쪽 법이 정하고 있는 내용을 따르면 될 것으로 저희는 판단을 해서 특별히 그 부분을 별도로 검토하지는 않았습니다.

○신영대 위원 아니, 예를 들면 도로교통법을 말씀하셨는데 경찰에서 주정차 단속을 하면 범칙금을 부과하는 거고, 그렇지요? 지자체에서도 주정차 단속하잖아요.

○국토교통부제2차관 강희업 하고 있습니다.

○신영대 위원 하고 있잖아요. 그러면 범칙금을 부과하는 거지요, 이게. 그런데 그게 주정차위반이 명확하잖아요, 현재까지는. 그러면 이 부분도 주정차위반의 대상에 넣어야만 이 범칙금을 부과할 수 있는 것 아니에요? 그리고 견인하면 보관을 해야 될 텐데 견인했을 때 보관료도 추징해야 될 거고.

○전문위원 임종수 위원님, 참고로 한 가지 말씀드리겠습니다.

저희가 배부해 드린 소위 자료 5쪽에 보시면 도로교통법 주차위반에 관한 조치 조항이 있습니다.

○신영대 위원 어디 자료요?

○전문위원 임종수 제가 먼저 배부해 드리고 보고드린 소위 자료 5쪽입니다.

5쪽에 보면 도로교통법 35조를 저희가 참고자료로 배부해 드렸습니다. 현재 주차장법에 따라서 시·군·구청장이 견인조치를 할 때는 그 견인의 방법과 견인비용의 징수 등은 도로교통법 35조를 준용하도록 되어 있고요. 이 35조에 따르면 각종 견인에 들어가는 비용은 원인자가 부담하도록 이미 도로교통법에 규정되어 있습니다. 그래서 이것에 따라서 조치가 될 예정입니다.

○신영대 위원 그러면 어차피 이 부분이라도 민간 토지에 들어가서 견인해 오는 건데, 교통에 현저하게 방해되니까. 그런데 이것도 공적인 용도의 도로가 아닐지라도 단체장이, 시장 쪽 행정기관이 집행하면 그냥 무조건 부과할 수 있게 돼 있는 거예요?

○전문위원 임종수 이번 개정안이 그 근거를 마련하는 개정안입니다.

○정점식 위원 수정의견대로 하면 될 것 같습니다.

○소위원장 복기왕 국토교통부의 수정안대로 하면 될 것 같은 생각이 듭니다.

위원님들 그렇게 정리해도 되겠습니까?

(「예」 하는 위원 있음)

그러면 의사일정 제40항부터 41항까지의 토론은 종결하고요.

그다음, 42항부터 43항에 대해서 계속해서 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 임종수 전문위원 보고드리겠습니다.

정준호 의원님과 전용기 의원님이 발의하신 주차장법 개정안 2건에 대해서 보고드리겠습니다.

습니다.

보고자료 1쪽입니다.

마찬가지로 주차장법 개정안이고 무단주차에 관한 사항입니다. 앞서 보고드린 내용과는 유사한 듯하지만 조금 차이가 있습니다.

이번에 보고드릴 두 가지 개정안은 국가기관이나 지자체 등이 설치해서 무료로 운영하는 공영주차장에서 무단으로 장기주차를 금지하는 의무를 신설하고 이를 위반하는 경우 과태료를 부과하고자 하는 내용입니다.

3쪽으로 이동해서 이어서 보고드리겠습니다.

지난 2024년 1월 주차장법 개정으로 무료로 운영되는 공영의 노상·노외·부설주차장에 대해서 정당한 사유 없이 자동차를 1개월 이상 계속하여 고정적으로 주차하는 경우 지자체장이 이를 이동 명령이나 강제견인 등의 조치를 할 수 있도록 법적 근거가 마련되어 지금 2024년 7월부터 시행되고 있습니다. 그렇지만 상당수 지자체에서 견인 담당부서가 없거나 견인대행업체 등이 폐업하는 등의 사유로 무단장기주차 행위에 대해서 실질적인 단속이나 조치가 이루어지지 않는 경우가 발생하고 있습니다. 특히 최근에 캠핑 인구 증가에 따라서 무료 공영주차장에서 캠핑카나 트레일러를 무단으로 장기주차하는 사례들이 빈번히 발생하고 있고 이로 인해 이용객에 불편을 주는 사례가 발생하고 있어 대책이 요구된다는 의견이 제시되고 있습니다.

이에 대해 두 개정안은 무료로 운영되는 공영주차장에서 무단장기주차 행위를 금지하고 위반 시 과태료를 부과할 수 있도록 근거를 마련하고 있는데 개정안의 취지는 타당하다고 보았습니다.

다만 몇 가지 보완할 사항이 있는 것으로 보았습니다.

4쪽입니다.

첫 번째, 이러한 무단장기주차가 금지되는 적용 대상을 규정함에 있어서 정준호 의원님 안의 경우에는 국가기관이나 공공기관이 설치한 노상주차장, 노외주차장 그리고 개방형으로 운영되는 부설주차장은 여기 금지의무 적용대상에서 제외되는 걸로 규정을 하고 계셔서 이들 주차장의 경우에도 역시 공영주차장이라는 이유로 무료로 운영되면 무단장기주차가 발생할 소지가 높은 것으로 보인다는 점에서 전용기 의원안과 같이 전체 무료 공영주차장을 다 포괄할 수 있는 방식으로 규정하는 것이 바람직한 것으로 보았습니다.

두 번째, 정준호 의원님 안에 포함되어 있는 표현 중에 ‘고정적으로 주차하여서는 아니 된다’라고 하여 고정 주차라는 요건을 무단장기주차의 요건으로 규정하고 있는데 동일한 내용이 전용기 의원안에는 포함되어 있지 않습니다. 그런데 이 고정 주차라는 요건이 있음으로 인해서 주차구획을 이동하면서 장기주차하는 것이 이 규제 대상에서 빠져 버리는 상황이 발생할 우려가 있습니다. 그래서 무단장기주차를 제한하는 규정을 둘 때 고정 주차라는 요건은 제외하는 것이 보다 실질적인 규제 효과가 있을 것으로 보았습니다.

세 번째, 정준호 의원님 안에 있는 도로교통법에 따른 소방차, 구급차 등 긴급자동차를 무단장기주차하는 경우는 규제 대상에서 제외하도록 예외를 명시하고 계신데 사실 긴급자동차가 일반 공영주차장에서 정당한 사유 없이 장기주차하는 경우는 발생할 가능성이 거의 없는 것으로 보이기 때문에 해당 단서를 별도로 두는 실익은 크지 않을 것으로 보았습니다.

다음, 5쪽입니다.

두 개정안에서는 무단장기주차의 기간 요건을 규정하고 있는데 정준호 의원님 안은 1개월의 한도 안에서 대통령령으로 정하도록 위임하고 있고, 전용기 의원님 안에서는 별도의 한도 없이 바로 대통령령으로 위임하는 기간을 최대 주차기간으로 정하고 있습니다. 이 경우 공영주차장에서 강제 견인 등의 강제 조치가 수반된다는 점에서 법률에 한도를 정해서 대통령령으로 위임하는 것이 보다 바람직한 것으로 보았습니다.

마지막으로 무단장기주차 금지의무 위반에 대해서 개정안은 과태료를 부과하고 있는데 정준호 의원님 안은 50만 원 이하, 전용기 의원님 안에서는 100만 원 이하로 과태료 수준을 정하고 있습니다. 일반 공영주차장 주차요금 수준이나 국토교통부에서 제시하는 의견 등을 고려했을 때 100만 원 이하의 과태료 수준이 보다 적절한 것으로 보았습니다.

다음, 6쪽입니다.

두 개정안은 과태료 부과 대상인 무단장기주차 금지와 이에 대한 과태료 처분 규정을 신설하면서 보고드린 바와 같이 현행법에 이미 규정되어 있는 자치단체장이 강제 견인할 수 있는 무단장기주차의 내용을 개정되는 내용에 맞추어서 동일하도록 개정하고 있습니다. 이 내용은 앞서 방금 보고드린 개정안들의 심사 결과에 맞춰서 연동해서 개정하면 충분할 것으로 보았습니다.

10쪽 보고드리겠습니다.

정준호 의원님 안에 포함되어 있는 내용입니다. 노상주차장 및 부설주차장에서의 주차질서 위반행위에 대해 지자체장으로 하여금 이를 정기적으로 점검하고 필요한 조치를 하도록 의무를 부여하는 내용입니다.

12쪽입니다.

개정안과 같이 지자체장의 정기점검을 의무화함으로써 행정기관이 정기적으로 점검을 강화하게 되면 주차질서가 개선되는 긍정적 효과가 기대되는 상황입니다.

다만 지자체마다 해당 주차질서의 상황이 조금씩 다르고 위반행위나 피해의 심각성 등의 여건이 달라서 지자체마다 자율적으로 효과적인 방법을 선택해서 단속하도록 하는 게 보다 바람직하다는 의견도 제시되어 있는 상황입니다. 따라서 이를 고려해서 심사할 필요가 있는 것으로 보았습니다.

17쪽입니다.

방금 보고드린 사항을 바탕으로 해서 국토교통부의 의견을 포함해서 수정의견을 마련해 보았습니다.

다만 지금 보고드리는데 사항이 방금 위원님들께서 논의하신, 앞서 처리하신 2건과 같은 조항을 개정하고 있습니다. 그래서 지금 보시는 이 법안의 논의 결과와 앞선 법안의 논의 결과를 조합해서 최종 대안에서는 일부 조 번호나 항 번호 같은 것은 조금 조정을 하도록 하겠습니다.

이상 보고를 마치겠습니다.

○소위원장 복기왕 정부 측 의견 주십시오.

○국토교통부제2차관 강희업 개정안 입법취지에 공감하고 전문위원 검토의견에 동의합니다.

다만 지자체장의 주차질서 위반행위 정기점검 의무화 부분은 이게 좀 지자체에서도 여

건이 많이 다르고 그렇기 때문에 이 부분에 대해서 굉장히 큰 부담을 느끼고 있습니다. 그래서 이번에는 이 부분에 대해서는 조금 유보를 해 주셨으면 하는 그런 건의사항 말씀드리도록 하겠습니다.

이상입니다.

○소위원장 복기왕 그 부분은 현실적으로 정기적으로 어떻게 그것을 관리하겠습니까. 결국 들어오는 신고를 바탕으로 진행될 수밖에 없을 것 같습니다.

또 다른 의견.

○정준호 위원 정부안에 대체적으로 동의하겠습니다.

○소위원장 복기왕 입법 발의하신 당사자분께서 동의하셨으니까 그러면 42항과……

○신영대 위원 하나만 좀 여쭙보려고요. 저도 동의하고요.

아까 전문위원 보고하시면서 불법 무단장기주차에 관련된 이런 항목들은 좀 정리를 하실 거지요? 어떤 사례가 무단장기주차가 되는가에 대해서 대통령령으로……

○국토교통부제2차관 강희업 정리를 하겠습니다.

○신영대 위원 왜냐하면 이런 것 어떻게 하나고요, 한 25일 해 놔다가 며칠 빼 놔다가 다시 갖다 넣어 놓고 이것 안 되잖아요. 하도 이상한 짓들을 많이 하지 않습니까. 아까 법안, 주차장법 일부개정법률안을 내면서 옆의 송기현 위원님과 말씀 나눴는데 사실 말도 안 되는 법을 우리는 만들고 있는 거잖아요. 아파트 주차장을 자기 차로 막는 것을 규제하는 법을 만든다는 게 국회의원으로서 진짜 자괴감을 느낀달까, 이런 국민들이 있는 것 자체에 대해서.

그런데 이런 것도 좀 세밀하게 설계를 해서, 하도 이상한 편법들을 저지르는 경우가 많으니까 그런 분들이 빠져나갈 틈이 없게끔 잘 좀 시행령에 담기를 바랍니다.

○국토교통부제2차관 강희업 예, 위원님 잘 알겠습니다.

○소위원장 복기왕 의사일정 42항과 43항에 대해서는 토론을 종료하도록 하겠습니다.

이어서 의사일정 44항에 대해서 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 임종수 이어서 이연희 의원님께서 발의하신 주차장법 개정안에 대해서 보고드리겠습니다.

보고자료 1쪽입니다.

개정안은 지자체장이 교통 혼잡이 가중될 우려가 있는 지역에 조례로 정하는 바에 따라 노외주차장 설치를 제한할 수 있게 한 현행 규정을 삭제하는 내용입니다.

현행법에서는 주차장을 설치하는 것이 오히려 교통 혼잡을 가중시킬 우려가 있다고 판단되는 지역에 대해서 지자체장이 노외주차장 또는 부설주차장의 설치를 제한하는 지역으로 지정할 수 있도록 하고 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 조례로 그 내용을 정하도록 위임하고 있습니다.

그런데 지방자치단체 중에 부설주차장에 대한 설치 제한 지역을 지정하고 이를 시행하는 곳은 존재하고 있는데 노외주차장에 대해서는 일부 조례를 마련한 자치단체는 있지만 실제로 노외주차장 설치 제한을 실시하고 있는 자치단체는 현재 한 군데도 없습니다.

이에 개정안은 오랜 기간 운영되지 않고 있는 노외주차장 설치 제한 제도를 폐지하려는 것으로 현재 사용되지 않고 불필요한 것으로 판단되는 규제적 성격의 제도를 정비한다는 측면에서 타당한 것으로 보았습니다.

이상 보고를 마치겠습니다.

○소위원장 복기왕 정부 측 의견 주십시오.

○국토교통부제2차관 강희업 개정안과 전문위원 검토의견에 동의합니다.

○소위원장 복기왕 위원님들 의견 주시기 바랍니다.

(「동의합니다」 하는 위원 있음)

그러면 의사일정 제40항부터 44항까지 주차장법 일부개정법률안에 대해서 각각 본회의에 부의하지 아니하고 지금까지 심사한 결과를 반영하여 이를 하나의 위원회 대안으로 제안하고자 하는데 이의 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

이의가 없으므로 가결되었음을 선포합니다.

45. 자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률 일부개정법률안(손명수 의원 대표발의)
(의안번호 2207098)

46. 자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률 일부개정법률안(이소영 의원 대표발의)
(의안번호 2208954)

47. 자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률 일부개정법률안(한준호 의원 대표발의)
(의안번호 2209041)

(14시39분)

○소위원장 복기왕 이어서 의사일정 제45항부터 제47항까지 이상 3건의 자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률 일부개정법률안을 일괄하여 상정합니다.

45항과 46항에 대해서 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 임종수 손명수 의원님과 이소영 의원님이 각각 발의하신 자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률 개정안 보고드리겠습니다.

보고자료 1쪽입니다.

개정안들은 자율주행시스템의 성능 및 안전성을 향상시키기 위한 목적으로 자율주행자동차를 제작하는 자 또는 자율주행시스템 개발자가 개인정보를 포함한 영상정보를 수집할 수 있도록 하고 이를 비식별처리하지 아니하고 활용할 수 있도록 근거를 마련하는 내용입니다.

개정안들은 자율주행자동차의 운행을 통해서 수집·분석되는 영상정보들의 활용성을 제고하고 이를 통해 자율주행자동차의 기술개발을 촉진할 수 있도록 한다는 점에서 그 취지를 긍정적으로 보았습니다.

이와 관련하여 개정안에서는 영상정보를 수집하는 차량을 현재 자율주행자동차로 한정해서 규정하고 있습니다. 그런데 실제 자율주행자동차 개발 과정에서는 영상정보를 수집하기 위해서 자율주행자동차 외에 일반자동차에 관련 장비를 장착하여 영상정보를 수집해서 활용하는 경우도 있기 때문에 자율주행시스템 성능 향상을 실질적으로 향상시키기 위해서 자율주행자동차뿐만 아니라 일반자동차에 설치되는 영상정보처리기기나 이를 통해 수집된 영상자료도 함께 활용될 수 있도록 보완하는 것이 필요하다고 보았습니다.

두 번째로 이소영 의원님 안에 포함된 제20조의2제3항에서는 수집된 영상정보의 안전성 확보에 필요한 기술적 또는 관리적 조치를 취하도록 의무를 부여하고 있습니다. 이는

개인정보 보호법에 따른 동일한 의무와 동일한 내용을 규정하고 있는 것으로 영상정보 수집·활용 시에 개인정보 유출 방지나 정보보호 안전성을 위해서 필요한 조치로 판단했습니다.

3쪽, 이어서 보고드리겠습니다.

세 번째는 이소영 의원님 안 제20조의2제4항에 포함돼 있는 내용인데 자율주행자동차 제작자 등은 수집한 영상정보를 5년 이내의 범위에서 대통령령으로 정하는 바에 따라 지체 없이 파기하도록 규정을 마련하고 있습니다.

개정안에 따른 파기 대상은 자율주행자동차제작자 등이 수집한 영상정보 모두가 다 포함되는데 이에 따라 파기 대상은 개인정보를 포함한 영상정보도 있고 그렇지 않은 영상정보도 있습니다. 이러한 점에서 파기 대상이 되는 개인정보를 포함한 영상정보를 보다 명확히 법률에 규정하기 위해서 일부 자구의 보완이 필요한 것으로 보았습니다.

추가적으로 개정안들의 내용 중에 일부 보완이 필요한 추가 사항이 있어서 국토교통부에서 별도로 수정의견을 제출하였습니다. 해당 수정의견을 소위자료와 별지로 배포해 드렸습니다.

이상 보고를 마치겠습니다.

○소위원장 복기왕 국토부 의견 주십시오.

○국토교통부제2차관 강희업 국토부는 개정안의 입법취지와 전문위원 검토의견에 동의합니다.

몇 가지 추가말씀 드리도록 하겠습니다.

현재 법안 검토 과정에서 저희가 판단하기에는 한 두 가지 정도 내용 보완이 필요할 것으로 보입니다. 첫 번째로는 원본 영상정보 수집 이용 주체가 좀 명확히 되어야 될 것 같다는 판단을 하게 되었습니다. 법안 20조의2입니다. 영상정보의 처리에 관한 특례 부분에서 자율주행차 임시 운행 허가를 받은 자를 원본 영상 이용 주체로 하는 것이 필요할 것 같습니다.

이 개정안 경우에는 자율주행자동차제작자 등으로 해서 앞으로 제작을 하거나 제작이 예상되는 주체를 얘기했는데 그 부분에 대해서는 좀 명확하지 않은 것 같습니다. 그래서 임시 운행 허가를 받은 자로 한정하는 것이 바람직할 것 같습니다.

두 번째는 원본 영상정보의 목적 외 사용 금지 의무가 있는데 이에 상응하는 벌칙이나 과태료 부분이 아직 이 법에는 없는 그런 상황입니다. 물론 개인정보 보호법에 따라서 벌칙이나 과태료를 부과하게는 되어 있지만 여러 가지, 저희가 개인정보 부분을 허용하는 만큼 이것을 위반했을 때 벌칙이나 과태료 부분이 추가로 있는 것이 바람직하다는 의견이 있어서 이 부분을 이번에 명확히 넣는 것이 좋을 것 같습니다.

이상 보고를 마칩니다.

○소위원장 복기왕 수고하셨습니다.

위원님들 의견 주시기 바랍니다.

엄태영 위원님.

○엄태영 위원 자율주행자동차 상용화 촉진·지원에 관한 법률인데요. 손명수 의원님이 아주 여기에 대해서 관심을 가지고 중국에 출장도 다녀오시고 했는데 하여튼 여러 가지 검토의견도 이소영 의원 법률안과 마찬가지로 다 동의로, 특별한 어떤 이견은 없는 것

같습니다.

하여튼 차관께서 방금 말씀하셨지만 개인정보 유출 방지에는 특별히 관심과 신경을 써야 될 것 같아요, 지금 보완의견 주신 것 포함해서. 자율주행자동차가 우리나라가 한참 뒤쳐져 있다 보니까 기술개발과 상용화에 더욱더 신경 써 주시기 바랍니다.

○**국토교통부제2차관 강희업** 그렇게 하겠습니다, 위원님.

○**정준호 위원** 개인정보보호위원회에서 의견을 냈는데 수집한 영상정보 파기 범위 등과 관련해서는 별도 의견이 없었던 건가요? 이것 관련해서도 의견을 좀 들었으면 좋겠는데.

○**전문위원 임종수** 지금 저희 쪽에 제출된 것은 말씀하신 파기 대상이나 이런 구체적인 사항에 대해서 별도로 의견을 주지는 않았고요. 저희가 국토부하고 실무적으로 협의해 본 결과는 지금 이소영 의원님 안에는 보고드린 바와 같이 수집한 영상정보 중에 개인정보가 있는 것 없는 것 전부 다 5년 안에 무조건 파기해야 되는 걸로 법문상으로는 규정되어 있어서 파기 대상을 개인정보를 포함한 영상정보를 파기하도록……

○**정준호 위원** 그 부분 관련해서 개인정보보호위원회에서도 의견이 있었을 것 같은데 빠진 건지 의견을 안 준 건지 제가 그게 궁금해서.

○**전문위원 임종수** 그 부분은 저희가 별도로 확인을 못 해서, 국토부 쪽에서 한번……

○**국토교통부모빌리티자동차국장 김홍목** 국토부 모빌리티국장입니다.

이 부분에 대해서는 저희가 국무조정실장을 주제로 해서 관계기관 회의를 한 번 했었습니다. 그때 개인정보보호위원회에서는 개인정보 보호법이 일반법이니 개인정보 보호법을 개정해서 자율차도 그걸 따라야 된다 이렇게 처음에는 주장을 했었는데 아시다시피 자율차라는 게 엄태영 위원님께서도 말씀하셨지만 우리가 국가경쟁력에 있어서 시급성이 있고 그다음에 이것은 또 퍼지컬AI의 대표적인 부분이기 때문에 자율차법에서 별도로 정할 필요가 있다, 그렇게 2개의 의견이 서로 논의가 됐다가 결국은 자율차의 특수성이라든지 시급성 이런 게 인정이 되어 가지고 일단 자율차법을 개정해서 영상데이터를 사용할 수 있도록 별도의 조항을 만들고 자율차법에 적용하지 않는 사항에 대해서는 개인정보 보호법에서 정하는 일반적인 법을 따르자 그렇게 정리가 됐습니다.

○**정준호 위원** 내용은 알겠고요. 그러면 이미 수정안 자체는 개인정보 포함된 영상정보로 한정되어 있으니까 개인정보위원회에서도 특별한 의견은 없을 것 같은……

○**전문위원 임종수** 동의를 할 수밖에 없는 구조이기는 합니다. 개인정보 보호법과 같은 취지로 반영한 내용입니다.

○**정준호 위원** 알겠습니다.

○**소위원장 복기왕** 또 다른 의견 있으십니까?

(「없습니다」 하는 위원 있음)

없으시면 의사일정 45항과 46항에 대해서는 토론을 종결하도록 하겠습니다.

이어서 47항에 대해서 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○**전문위원 임종수** 한준호 의원님께서 발의하신 같은 법 개정안에 대해서 보고드리겠습니다.

보고자료 1쪽입니다.

개정안은 국토교통부장관으로 하여금 정밀도로지도의 구축과 갱신을 의무적으로 실시

하도록 하고 도로노선, 도로표지 또는 신호기 등의 설치·변경을 정밀도로지도에 반영하여 주기적으로 갱신하도록 규정을 마련하는 것입니다.

현재 국토지리정보원에서는 정밀도로지도의 구축과 갱신업무를 수행하고 있는데 이러한 정밀도로지도 정보는 자율주행업체 등에 제공해서 활용되고 있습니다. 이러한 정밀도로지도가 적기에 갱신되지 못하는 경우 도로지도의 정확성이 떨어져서 자율주행자동차 개발 등에 활용하는 활용도가 떨어질 가능성이 있다는 점에서 그 갱신을 의무적으로 하도록 하는 개정안의 취지는 타당한 것으로 보았습니다.

다만 한 가지는 법률상 주기적 갱신 의무가 부여된다 하더라도 실제로 정밀도로지도가 갱신되기 위한 예산의 확보 문제는 예산과 법률이 별개로 의사결정된다는 점에서 개정안의 입법취지 달성을 위해서 적정 수준의 예산 확보가 수반되어야 할 것으로 보았습니다.

보고자료 3쪽에는 경미한 자구 수정을 반영한 수정의견을 제시하였습니다.

이상 보고를 마치겠습니다.

○소위원장 복기왕 정부 측 의견 주십시오.

○국토교통부제2차관 강희업 개정안 입법취지와 전문위원 검토의견에 동의합니다.

○소위원장 복기왕 위원님들 의견 주시기 바랍니다.

○송기현 위원 한 가지만……

자율주행자동차 상용화를 위해서 국가예산을 투입해서 정밀도로지도를 만드는 것이 국가에 어떤 이익을 주는 건지 한번 설명해 줄 수 있나요?

○국토교통부제2차관 강희업 이게 조금 말이 장황해질 수도 있는데, 두 가지 방식의 자율주행차량이라고 볼 수 있습니다. 하나는 테슬라와 같은 방식으로 카메라 8대 정도를 달고 자율주행차가 가는 방식으로 해서, 이것은 정밀도로지도나 이런 게 필요 없습니다.

○송기현 위원 그것은 다 알고요. 방식은 다 알겠는데 자율주행자동차 회사들이 돈을 들여 가지고 자기네가 자율주행자동차를 판매하기 위해서 이용하기 좋도록 정밀지도를 만들어 구축해야 되는 것 아닌가 하는 애기지요. 이게 일반 국민들이 이용하지도 않는데 왜 자율주행자동차 그걸 위해서 국가가 예산을 들여서 이 거대한 지도를 만드냐 이런 애기예요.

○국토교통부제2차관 강희업 위원님, 지금 우리나라에 자율주행차업체가 한 두세 개 정도밖에 되지 않습니다. 그런데 거기도 다 스타트업들이고요, 정부의 R&D 사업으로 현재 자율주행차를 개발하고 있는 상황입니다. 예를 들자면 현대차라든지 이런 데가 대규모로 투자를 한다면 모르겠습니다만 스타트업들이 지금 하는 상황에서 정부가 인프라 정도는 지원을 해 주고 차량도 어느 정도 지원을 해 줘야만 이게 어느 정도 궤도에 올라설 것 같습니다.

미국 같은 데는 테슬라라든지 중국은 바이두라든지 이런 대형 업체가 있지만 우리는 그런 여건이 안 되기 때문에 당분간은 국가 차원에서 예산 지원이 필요할 것으로 저희는 판단하고 있습니다.

○송기현 위원 자율주행자동차라는 미래의 어떤 것을 상정해 가지고 예산이 너무 많이 소요되는 것 아니에요? 그냥 할 수 있다 정도로 하면 되는 것 아니에요? 강제적으로 그렇게 할 필요까지 있나?

조금 전에도 마찬가지로 개인정보 같은 경우도 자율주행을 하는 업체에 대해서 너무

혜택을 주는 것 아니에요? 개인정보를 다 그냥 영상정보, 안면인식정보까지 싹 준다는 건데, 아무 저것 없이.

○**국토교통부제2차관 강희업** 그런데 지금 저희 입장에서는 중국이나 미국을 따라가기에는 이 정도 수준 갖고도 많이 부족하다고 보고 있습니다. 몇조짜리를 지금 2개 나라하고 있는데 우리는 사실 R&D 수준에서 연간 몇백억 수준 지원을 해 주는 것에 불과하고, 그렇기 때문에 그 나라를 어느 정도는 따라가기 위해서는 정부 차원의 예산 지원은 물론이고 이런 인프라도 구축을 해야 된다고 저희는 판단을 하고 있습니다.

○**송기현 위원** 새로운 산업에 투자를 하고 국가가 예산을 쓰는 것은 꼭 필요하지만 특정 분야에 너무 쏠림 때문에, 이게 뭐라 그럴까, 그 당시의 유행이나 이런 것에 따라서 너무 쏠려 가지고 다른 부분에 대한 고려가 없이 거기에 쏠리는 정책이 되거나 예산집행이 되면 안 된다는 취지로 제가 말씀드린 겁니다.

○**국토교통부제2차관 강희업** 명심하도록 하겠습니다.

○**배준영 위원** 저도 한말씀드리겠는데, 저도 송기현 위원님과 뜻을 같이하는 입장입니다.

요즘 개인정보 관련해서 굉장히 사람들이 민감해하고 그리고 개인정보가 유출될 경우에 파급되는 효과가 매우 크잖아요. 그러니까 예를 들어서 자율주행이라는 매직 워드를 달고 하면 다 되는 것처럼 하는 것에 우려인데.

그러면 제가 한번 여쭙볼게요. 이게 개인정보위원회를 통해서 입법한 법에 의해서, 예를 들어서 자율주행차의 업체가 갖게 되는 개인정보가 포함된 정보에 대해서도 관리라든지 유지라든지 유출이 된 것에 대한 책임이라든지 이런 것도 다 같은 일반법에 의해서 규정되게 되어 있는지 그런 것을 이 자리를 통해서 밝히셔야 저희도 입법하는 차원에서 정리가 될 것 같은데요.

○**국토교통부제2차관 강희업** 그 부분에 대해서는 이번 자율주행차법뿐만 아니라 개인정보법 그 부분도 같이 병행해서 개정 작업을 하고 있고요. 개인정보 보호법도 정무위에 지금 상정이 되어 있는 상황입니다.

위원님, 그리고 너무 잘 아시는 것처럼 이 부분 그간에 논란이 됐던 것들이, 저희가 영상정보를 얻더라도 그걸 블러 처리를 한다든지 그 이외의 규제를 많이 했습니다. 그런데 실질적으로 자율주행차 운행하면서 정말 정작 필요한 건 이 사람의 성별이 어떻게 되는지, 나이가 어느 정도 되는지, 이에 따라서 행동패턴이 달라지면 차량이 그에 맞춰서 달라져야 되거든요. 그런 것들이 반드시 필요한데 그런 것 블러 처리하고 다른 개인정보 이런 것 하다 보면 또 비용도 들지만 시간이 너무 오래 걸려서 실질적으로 우리가 미래에 갈 수가 없다 이런 얘기가 굉장히 많았고요. 개인정보보호위원회에서도 이 부분에 대해서 공감을 했습니다. 그래서 굉장히 논란 끝에 이 부분이 어느 정도는 성과를 냈다는 보고 말씀 드리겠습니다.

○**배준영 위원** 제가 당부드리는 취지를 아실 겁니다.

○**국토교통부제2차관 강희업** 잘 알겠습니다, 위원님.

○**소위원장 복기왕** 또 다른 말씀 없으신가요? 그러면 토론을 종결해도 되겠습니까?

(「예」 하는 위원 있음)

그러면 의사일정 제45항부터 47항까지, 이상 3건의 자율주행자동차 상용화 촉진 및 지

원에 관한 법률 일부개정법률안은 각각 본회의에 부의하지 아니하고 지금까지 심사한 결과를 반영하여 이를 하나의 위원회 대안으로 제안하고자 하는데 이의 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

48. 도로법 일부개정법률안(천준호 의원 대표발의)(의안번호 2205723)

(14시55분)

○소위원장 복기왕 이어서 의사일정 48항 도로법 일부개정법률안을 상정합니다.

전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 임종수 천준호 의원께서 발의하신 도로법 개정안 보고드리겠습니다.

보고자료 1쪽입니다.

개정안은 고속도로 안전순찰원의 법률적 근거를 마련하고자 하는 내용입니다.

안전순찰원은 한국도로공사 또는 유료도로관리권자에 소속되어 경찰을 보조하여 고속도로 및 그 부속시설에 대한 안전관리 업무를 수행하는 사람을 말합니다.

현행법에 고속도로 안전순찰원의 신분에 대한 법률적 근거는 부재한 상황입니다. 따라서 개정안은 이러한 안전순찰원의 임명과 그 직무범위를 법률에 명시하려는 것으로 안전순찰원을 제도화하고 이들의 도로관리와 안전활동을 지원하고자 한다는 점에서 필요입법으로 보았습니다. 다만 현행법상 유사 제도인 운행제한단속원 사례를 참고해서 안전순찰원의 자격요건을 설정할 수 있는 근거를 마련하는 등 일부 보완이 필요한 것으로 보았습니다.

참고로 개정안의 의결을 전제로 안전순찰원에게 위험방지 등의 조치 권한을 부여하려는 도로교통법 일부개정법률안이 행정안전위원회에 계류되어 심사 중에 있다는 말씀을 드립니다.

3쪽에는 보고드린 사항을 포함해서 한국도로공사와 유료도로관리권자의 명칭을 현행 도로법상 표현과 통일되게 보완하여 수정의견을 제시해 드렸습니다.

이상 보고를 마치겠습니다.

○소위원장 복기왕 국토부 의견 주시기 바랍니다.

○국토교통부제2차관 강희업 개정안 입법취지 및 전문위원 수정안에 동의합니다.

○소위원장 복기왕 위원님들 의견 나눠 주십시오.

○윤종균 위원 1페이지 보니까 업무수행에 있어서 도로·부속시설 순회 점검, 안전 저해요소 확인 및 안전 확보를 위한 초동조치, 구체적인 건 이렇게 2개만 되어 있는데 어떤 업무들을 더 하는 건가요?

○국토교통부도로시설안전과장 이윤우 도로시설안전과장입니다.

안전순찰원은 평소에는 노선 순찰을 하다가 예를 들어 가지고 고장 차량이라든지 이런 것 건인조치를 하고 교통사고가 난다든지 그러면 초동조치를 합니다, 경찰이 오기 전에. 여러 가지 낙하물이 생기면 낙하물 처리도 하고 고속도로 본선상에 발생하는 부속물까지 포함해서 여러 가지 다양한 업무를 수행하고 있습니다.

○윤종균 위원 차량 이동이나 이런 경찰이 와서 해야 되는 조치들은 손을 못 대고 그 전 단계 정도까지만 하신다는 얘기인가요?

○국토교통부도로시설안전과장 이윤우 전 단계 조치를 하고 있고요. 사고가 나면 경찰이 오기 전에 초동조치를 하고 경찰이 오면 또 같이 안전조치를 한다든지 이런 것 같이 병행해서 하고 있습니다.

○윤종균 위원 이분들이 한 몇 명 정도나 되십니까?

○국토교통부도로시설안전과장 이윤우 지금 전국에 천삼백사십구 분이 계시고요. 재정고속도로에 999명, 민자에 350명 정도가 근무하고 있습니다.

○소위원장 복기왕 다른 궁금하신 것이나 의견 없으신가요? 토론을 종결해도 되겠습니까?

(「예」 하는 위원 있음)

그러면 의사일정 제48항 도로법 일부개정법률안은 지금까지 심사한 결과를 바탕으로 수정한 부분은 수정한 대로, 기타 원안 부분은 원안대로 가결하고자 하는데 이의 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

49. 궤도운송법 일부개정법률안(이해식 의원 대표발의)(의안번호 2213284)

50. 궤도운송법 일부개정법률안(천준호 의원 대표발의)(의안번호 2213605)

51. 궤도운송법 일부개정법률안(이연희 의원 대표발의)(의안번호 2214213)

(14시59분)

○소위원장 복기왕 이어서 의사일정 제49항부터 제51항까지, 이상 3건의 궤도운송법 일부개정법률안을 일괄하여 상정합니다.

전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 임종수 이해식 의원님과 천준호 의원님, 이연희 의원님 세 분이 각각 발의하신 궤도운송법 일부개정법률안에 대해서 보고드리겠습니다.

1쪽입니다.

각 개정안은 현행 궤도운송법상 궤도사업 허가의 유효기간 규정을 신설하는 것에 관한 사항입니다.

5쪽으로 이동해서 검토의견 보고드리겠습니다.

현행법 제4조에서는 궤도사업을 경영하려는 자는 시장·군수·구청장 또는 특별시장·광역시장의 허가를 받도록 하고 있습니다. 그런데 해당 허가의 유효기간에 대해서는 별도로 규정하고 있지 않습니다.

이에 대해서 이해식 의원안은 궤도사업 허가의 유효기간을 30년 이내의 범위에서 대통령령으로 정하는 기준에 따르도록 하고 유효기간 만료 후에는 재허가를 할 수 있도록 하려는 것이고.

천준호 의원님 안은 그 유효기간을 20년 이내의 범위에서 대통령령으로 정하는 기준에 따라 하도록 하되 궤도의 전부 또는 일부가 10만㎡를 초과하는 근린공원에 건설되는 경우에는 현행과 같이 시·군·구청장이 아닌 특별시·광역시장의 허가를 받도록 변경하는 내용과 자연유산보호구역 등에 건설되는 궤도시설의 허가 시에는 해당 구역의 보전 및 유지 관리에 필요한 조건을 추가로 덧붙일 수 있도록 하는 내용입니다.

한편 이연희 의원님 안은 궤도사업 허가의 유효기간을 천준호 의원님 안과 같이 20년 이내의 범위로 하되 협약에 따라서 정하도록 하고 궤도사업 허가 시 공공복리 증진을 위하여 필요한 조건을 추가로 덧붙일 수 있도록 하는 내용입니다.

이러한 개정안들의 취지는 궤도사업 허가의 유효기간을 설정하고 재허가 제도를 마련하여 궤도 운행의 안정성을 보장하고 궤도사업의 공공성을 확보하기 위한 취지로 보입니다. 이에 대해서는 허가에 대한 유효기간을 설정함으로써 자연공원과 같이 공공재를 기반으로 하는 궤도사업의 공공성을 강화할 수 있다는 측면이 있습니다. 또한 함께 시설투자를 수반하는 궤도사업의 특성을 종합적으로 고려해서 궤도사업 허가의 유효기간을 설정하는 문제는 입법정책적으로 결정할 필요가 있는 것으로 보았습니다.

7쪽, 이어서 보고드리겠습니다.

개정안들과 같이 궤도사업 허가의 유효기간을 설정하는 경우에 그 유효기간의 범위와 관련해서 이해식 의원님 안은 최대 30년, 천준호·이연희 의원님 안은 최대 20년의 범위에서 설정하도록 하고 있습니다.

이러한 궤도사업 허가의 최대유효기간 문제는 궤도사업과 관련한 민간사업자들의 투자금 회수 기간과 같은 사항들을 고려해서 적정 기간으로 설정할 필요가 있다고 보았습니다.

이어서 9쪽입니다.

개정안들의 유효기간 결정 방식은 이해식 의원님 안, 천준호 의원님 안은 대통령령으로 정하는 기준에 따라서 유효기간을 최종적으로 설정하도록 하는데 이연희 의원님 안에서는 당사자들 간의 협약에 따라서 최대유효기간 범위 안에서 허가기간을 정하도록 하고 있습니다.

이연희 의원님 안과 같이 당사자들 간의 자율적 협약에 근거해서 유효기간을 설정하더라도 행정의 예측가능성이나 공정성 등을 감안할 때 해당 협약을 체결할 때 고려할 사항 등을 대통령령 등 하위법령을 통해 구체화하여 마련하는 것이 바람직할 것으로 보았습니다.

11쪽입니다.

천준호 의원님 안에 포함된 내용 중에 10만㎡를 초과하는 근린공원에 건설되는 경우 현재는 시장·군수·구청장이 궤도사업 허가를 하도록 되어 있는데 이를 특별시·광역시·시장의 허가를 받도록 변경하는 내용입니다.

이는 도시공원 중에 10만㎡를 초과하는 근린공원에 대해서는 해당 근린공원의 지정·설치·관리권자가 특별시장·광역시장이라는 점에서 궤도사업의 허가권자와 공원의 지정·설치·관리권자를 일치시킴으로써 공원과 궤도 관리의 통일성을 확보하려는 취지라 할 수 있습니다.

다만 궤도사업 허가의 연혁을 살펴보면 당초 장관의 권한에서 최종적으로 기초지자체장의 권한으로 최근까지 계속 분권화되어 온 경향을 보였습니다. 이러한 궤도사업 허가의 입법 연혁과 함께 궤도사업과 공원 지정·설치·관리권을 통일할 필요성을 종합적으로 고려해서 결정하는 것이 필요한 것으로 보았습니다.

그리고 14쪽, 궤도사업 허가 시 필요한 조건을 추가할 수 있도록 하는 내용과 관련해서 이연희 의원님 안은 공공복리 증진을 위해서 필요한 조건을 붙일 수 있도록 하는 내

용을 추가하셨고, 천준호 의원님 안은 도로·하천·농지·산림·공원·문화유산보호구역·자연유산보호구역 등에 궤도시설이 설치될 때 허가 시에는 해당 구역의 보전 및 유지 관리에 필요한 조건을 붙일 수 있도록 근거를 추가하는 내용입니다.

그런데 현행 법에서 이미 환경 보전을 위해 필요한 조건을 붙일 수 있도록 규정되어 있다는 점에서, 천준호 의원님이 규정하신 내용보다 현재 규정이 조금 더 포괄적이라는 점에서 현행법 기준을 유지하는 것이 보다 바람직하다고 보았습니다.

다음 16쪽은 이연희 의원님 개정안에만 포함되어 있는 내용인데 이연희 의원님 개정안에는 궤도시설의 안전관리를 위해서 사업자가 자체적으로 수립하는 계획인 안전관리계획을 수립하도록 현행법에 되어 있는데 이게 시행령에 규정되어 있어서 이에 관한 법률상 근거는 없는 상황입니다.

따라서 이연희 의원님 개정안은 궤도사업자 등이 국토부령으로 정하는 바에 따라 궤도시설 안전관리계획을 수립하도록 하고 이행하도록 하는 내용을 법률에 직접 규정하려는 내용으로 사업자가 안전관리활동을 체계적으로 시행할 수 있도록 한다는 점에서 타당한 것으로 보았습니다.

다만 이연희 의원님 안과 같이 안전관리계획 수립 의무를 법률에 직접 규정할 때 해당 의무를 이행하지 않는 경우에 대한 행정처분은 개정안에 마련되어 있지 않다는 점에서 이에 대한 보완이 필요하다고 보았습니다.

이상 보고를 마치겠습니다.

○소위원장 복기왕 정부 측 의견 주십시오.

○국토교통부제2차관 강희업 개정안의 입법취지와 전문위원 검토의견에 동의합니다.

○소위원장 복기왕 위원님들 의견 주시기 바랍니다.

○이연희 위원 지금 정부 입장에서 이해식 의원님 안이나 천준호 의원님이나 제가 낸 안에 대해서 각각의 의견이 약간씩 상이한데 어떤 부분을 동의한다는 거예요?

○국토교통부제2차관 강희업 우선 유효기간 같은 경우는 20년으로 설정하고요. 그다음에 별도의 허가 절차라든지 이런 부분에 대해서는 대통령령으로 정한다.

○이연희 위원 대통령령으로? 협약에 의해서 하는 게 아니고?

○국토교통부제2차관 강희업 예, 일단은 대통령령으로 정하는 게 좋을 것 같습니다, 전문위원 의견도 그렇고.

○이연희 위원 이게 서울에 있는 특정 궤도사업을 무상으로 오랜 기간 사용하면서 나타난 문제를 해결하기 위해서 발의된 건데 궤도사업이라는 게 초기에 투자비용이나 이런 게 많이 들어가기 때문에 관련해서 여러 가지 허가기준을 지자체하고 협약에 의해서 하는 것이, 이게 그 특정 업체만 있는 게 아니고 전국에 이런 궤도사업을 하겠다는 사람이 나타날 수가 있는데 초기에 들어가는 투자비용 때문에 지자체 간에 서로 협약에 의해서 자율적으로 운영되는 편이 낫지 않은가 해서 저는 협약으로 허가 조건을 마련한 건데 어떻습니까? 대통령령으로 그것을 일률적으로 강제 규정하는 것이 앞으로 궤도사업을 운영하는 데 더 효율적이라고 보시는 거예요, 정부에서는?

○국토교통부제2차관 강희업 물론 장단점은 다 있겠습니다. 그런데 저희들은 대통령령으로, 물론 구체적인 것까지 정할 수는 없을 것 같고요. 일반적인 프로세스와 주의사항이라든지 이런 부분을 대통령령으로 정하고 그 부분에 대해서 궁극은 저희들도 대통령령에

서 지자체와 사업자 간에 협약을 유도하는 쪽으로 갈 수밖에 없지 않느냐 이렇게 판단은 하고 있습니다.

그런데 그런 것들이 없으면 지자체와 그 사업자 간에 협약에 대해서 또 다른 논란이, 현재도 협약으로 하고 있는 부분이 있거든요. 그래서 그간에 논란이 되었기 때문에 그런 부분을 어느 정도는 가이드라인 차원에서 조금은 지정해 주는 게 맞지 않느냐 이렇게 보고 있습니다.

○소위원장 복기왕 이연희 위원님, 동의가 됩니까?

○이연희 위원 다른 위원님들 의견 들어 보고요.

○소위원장 복기왕 대표발의하셨으니까 고민이 제일 많을 거라고 보고 집중적으로 토론하세요.

○이연희 위원 다른 위원님들 의견이 없으면…… 아니, 그 부분이 저도 좀 고민인데 저는 정부안을 수용하도록 하겠습니다.

○소위원장 복기왕 다른 위원님도 마찬가지로이십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

그러면 다른 의견이 없으므로 토론을 종결하도록 하겠습니다.

○전문위원 임종수 위원장님 잠깐 말씀드릴 사항이, 저희가 이것은 소위 논의를 통해서 결정되어야 될 중요 사항들이 좀 많았기 때문에 전문위원이 별도로 수정의견을 드리지는 않았습니니다. 그런데 다른 기술적 보완사항들이 조금 있어서 기술적 보완사항들을 확인할 수 있게 지금 수정의견을……

○소위원장 복기왕 그러면 줘요. 아니, 그것에 대해서 다 동의했다고 그래서…… 정신 바짝 차려야 되겠네.

○김희정 위원 저도 질문이 좀 있습니다, 위원장님.

○소위원장 복기왕 말씀하십시오.

○김희정 위원 궤도사업 처음 허가권자가 어떻게 되어 있지요?

○국토교통부제2차관 강희업 지금 시장·군수입니다.

○김희정 위원 그렇지요. 2009년에 허가권자가 특별시장·광역시장에서 기초자치단체장으로 이양이 됐지요?

○국토교통부제2차관 강희업 예.

○김희정 위원 이번에 유효기간 정하는 것은 그러면 주체자를 누구로 합니까?

○국토교통부제2차관 강희업 그것도 이제 허가권자가, 시장·군수·구청장이 하도록 되어 있는 거지요.

○김희정 위원 그러면 허가권자와 소위 유효기간 정하는 권을 일치하도록 하고 있는 것 맞습니까?

○국토교통부제2차관 강희업 예, 그렇습니다.

○김희정 위원 그런데 일부 의원님들 낸 것에는 보면 특별시장·광역시장으로만 언급이 되어 있는 조항이 있는 것 같아서요.

○정점식 위원 지금 수정안 이것을 보면……

○김희정 위원 그러면 수정안에는 그것을 맞추고 있는 겁니까?

○국토교통부제2차관 강희업 예.

○소위원장 복기왕 수정안을 바탕으로 토론을 하셔야 될 것 같아요.

○김희정 위원 좋습니다. 주체자가 저는 합의가 돼야 된다고 생각해서 그랬습니다.

○전문위원 임종수 수정의견 잠깐 보고드리겠습니다.

방금 배포해 드린 수정의견 1쪽입니다.

1쪽에 보시면 천준호 의원님 안의 경우에 10만㎡를 초과하는 도시 근린공원에 대해서는 해당 근린공원을 포함하는 궤도시설의 경우에 현재는 시장·군수·구청장이 허가권자인데요. 이것을 광역시장·특별시장으로 상향시키는 내용을 포함하고 있습니다. 이것에 대해서 국토교통부는 지금 현행 유지 의견을 제시하고 있습니다.

그리고 3쪽 보시면 이연희 의원님께서 제시하는 공공복리 증진이라는 허가 요건은 추가하는 것으로 반영했고요. 왼쪽에 있는 천준호 의원님께서 말씀하신 자연유산보호구역 등에 대한 보전·유지 관리 조건을 추가하는 후단 부분은 현행 규정에 환경 보전이라는 조건 추가가 이미 가능하기 때문에 별도로 반영하지 않는 것으로 했습니다.

4쪽 보시면 오른쪽 수정의견에 20년 또는 30년으로 되어 있는데 이것을 20년으로 하고 국토부가 보고드릴 바와 같이 대통령령으로 정하는 기준과 방법에 따라서 20년 이내에서 허가 유효기간을 정할 수 있도록 수정의견으로 반영했습니다.

5쪽은 자구를 수정한 사항이고요.

7쪽 사항과 8쪽 사항은 8쪽 맨 마지막 하단과 9쪽에 나와 있는 안전관리계획 수립, 즉 이연희 의원님께서 발의하신 안전관리계획 수립 의무와 관련해서 이 안전관리계획 수립 의무를 이행하지 않았을 때 제재 조치가 개정안에 포함되어 있지 않기 때문에 9쪽에 있는 안전관리계획을 수립하고 이행하지 않으면 국토부가 시정조치를 명할 수 있도록 하고 안전관리계획 수립 의무나 해당 시정조치를 따르지 않았을 때 행정처분을 할 수 있는 근거들을 보완한 내용입니다. 해당 내용이 7쪽과 8쪽에 포함되어 있습니다.

이런 사항들을 수정의견으로 반영해서 배포해 드렸습니다.

○이연희 위원 질문을 하나 할게요.

천준호 의원안에 나와 있는 10만㎡ 초과하는 근린공원 이게 지금 전국에 몇 개나 있습니까, 근린공원 중 10만㎡를 초과하는 규모의 공원?

○국토교통부제2차관 강희업 저희가 통계는 안 갖고 있는데 바로 조사해서 제출토록 하겠습니다.

○이연희 위원 남산공원이 초과되는 거잖아요?

○국토교통부제2차관 강희업 예, 뭐 그런 내용……

○이연희 위원 그래서 재허가권을 시장한테 넘기자는 건데……

○김희정 위원 그러니까 그 경우 저도 궁금한 게 뭐냐 하면, 아까도 주체자 일치시키는 부분 때문에 그랬는데 그런 공원 중에 2개 이상의 지자체장에 걸쳐 있는지 등을 봤으면 하거든요, 몇 개인지도 보고. 실제로 지자체장 몇 개에 걸쳐 있기 때문에 사실상 너무 행정적으로 소요가 돼서 상급으로 올려야 되는지, 제가 아까 주체자에 대한 질문을 한 게 그런 의도가 있기 때문에 이연희 위원님 질문하신 내용과 이렇게 해서 실제 현상적인 팩트를 좀 저희가 살펴봐야 될 것 같습니다.

○이연희 위원 지금 바로 파악이 됩니까? 바로 돼요?

○국토교통부제2차관 강희업 10만㎡ 초과 부분은 허가 주체와 관련해서 자료를, 팩트를

보고 좀 확인을 해 봐야 될 것 같습니다.

○**배준영 위원** 그리고 위원님, 대표발의하셨으니까 실례가 안 되면 제가 한 가지만 여쭙보겠는데요. 여기 3페이지 보면 현행은 ‘편의 증진’이라고 돼 있고 의원님 안은 ‘공공복리 증진’이라고 해서 수정의견을 공공복리 증진이라고 했는데 이해를 돕기 위해서 설명을 좀 해 주시겠습니까?

○**이연희 위원** 그러니까 쉽게 말해서 공공성을 더 강화하기 위해서, 특히 궤도사업이 이용자가 많고 공원에서 이렇게 사업을 추진하는데 공공성을 강화하기 위해서 여러 가지 부분들이 필요한데 현행 조항에는 사업성 추구 중심으로 돼 있어요, 편의성이라는 게. 그래서 이번에 문제가 됐던 그런 부분도 공공성을 더 강화하기 위해서 재허가 기간을 설정하려고 하는 부분인데 그러다 보니까 그런 공공복리 부분에 대한 요구들을 반영해야 되겠다 해서 제가 넣은 거거든요.

○**소위원장 복기왕** 그거 파악하는 데 시간이 오래 걸릴까요?

○**국토교통부제2차관 강희업** 지금 나갔는데 조금 시간이 걸릴 것 같습니다.

○**소위원장 복기왕** 그것만 확인하면 되는 것이지요?

(「예」 하는 위원 있음)

그러면 이것은 잠시 의결을 보류하고.

52. 화물자동차 운수사업법 일부개정법률안(김정재 의원 대표발의)(의안번호 2205318)

53. 화물자동차 운수사업법 일부개정법률안(문진석 의원 대표발의)(의안번호 2211132)

(15시17분)

○**소위원장 복기왕** 다음 항 의사일정 제52항부터 53항까지 화물자동차 운수사업법 일부개정법률안을 상정합니다.

전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○**전문위원 임종수** 김정재 의원님이 발의하신 개정안과 문진석 의원님이 발의하신 화물자동차 운수사업법 개정안 2건에 대해서 보고드리겠습니다.

보고자료 1쪽입니다.

개정안들은 대폐차에 관한 사항 등 화물운송 행정 관련 정보를 통합적으로 관리하는 시스템을 구축하여 화물운송 관련 정보들을 체계적으로 관리하도록 하는 내용입니다.

현재 화물운송 행정에 관련된 사항은 시·도지사, 시장·군수·구청장 또는 법 48조에 따라 설립된 협회, 교통안전공단에 위임 또는 위탁되어서 관련 정보가 자치단체나 협회 등에 분산되어서 보유·관리되고 있습니다.

특히 시군구에 있는 허가부서에서는 운송사업자 허가대장을 수기로 관리하는 등 이로 인해 통보가 누락되는 등의 사례가 발생하고 있어서 화물운송 기본 통계 관리가 부실해 진다는 지적이 있는 상황입니다.

또한 번호판별 허가조건, 허가변경의 이력, 지입 여부 등 중요 정보 관리에 대한 사각지대가 발생해서 지역 이전이나 허가변경을 통해서 이루어지는 불법증차 등 정보 연계가 미흡함에 따라서 화물운송 시장 관리의 사각지대가 발생하고 있다는 비판이 있습니다.

이러한 지적들을 감안해서 개정안은 화물운송행정 관련 정보를 통합하여 관리할 수 있는 통합관리시스템을 구축·운영할 수 있도록 근거를 마련함으로써 신뢰도 높은 화물운송

행정정보 통계 자료를 생성할 수 있도록 하고 화물운송 시장 내에 불법행위 방지에 기여할 수 있도록 한다는 점에서 타당한 입법조치로 보았습니다.

3쪽, 이어서 보고드리겠습니다.

다만 개정안의 내용과 관련해서 현행법 제47조의2에는 화물운송실적관리시스템을 구축하여 운영하도록 근거가 마련되어 있습니다.

그런데 개정안들의 내용과 같이 통합관리시스템을 신설하게 되면 현재 운영 중인 화물운송실적관리시스템도 새로 만들어지는 통합관리시스템에 통합되어서 시스템이 마련되고 운영될 필요성이 있을 것으로 보입니다.

따라서 현행법에 있는 화물운송실적관리시스템의 근거 규정도 개정안에 따라 신설되는 통합관리시스템을 활용하는 방식으로 보완해서 규정하는 것이 필요한 것으로 보았습니다.

다음, 4쪽입니다.

둘째, 효율적인 정보의 연계를 위해서 다른 법률의 입법례를 참고할 때 각종 시스템 간의 연계 운영을 할 수 있도록 하는 근거를 마련하고 관련한 개인정보 보호를 위해 연계를 통하여 수집·제공할 수 있는 정보를 47조의4제1항에 따른 업무에 필요한 자료로 한정해서 연계할 수 있도록 하는 근거도 마련하는 것이 바람직한 것으로 보았습니다.

방금 말씀드린 시스템 간 연계가 필요한 시스템은 여객자동차 운수사업법에 마련되어 있는 운수종사자관리시스템이나 운전자격확인시스템, 시군구에서 운영하는 서울행정시스템, 법인등록번호조회시스템 이러한 시스템과 개정안에서 신설하려고 하는 통합관리시스템들이 연계될 필요가 있다는 점에서 연계 운영의 근거 마련이 필요한 것으로 보았습니다.

9쪽입니다.

이상 보고드린 내용을 반영해서 9쪽부터 수정의견을 제시해 드렸습니다.

이어서 20쪽 보고드리겠습니다.

문진석 의원님 안에 추가되어 있는 사항입니다.

개정안은 화물자동차 운송사업 양수인이 불법증차 등의 위반사실을 알지 못하였음을 증명하는 경우에는 허가취소 등의 제재 조치를 받지 않도록 하는 내용입니다.

21쪽에서 보고드리겠습니다.

개정안은 차량의 양도·양수 과정에서 불법증차 차량임을 알지 못한 소위 선의의 양수인에 대해서 허가취소나 감차조치 등에 대한 예외 규정을 만들려는 것입니다.

양수인이 위반 사실을 알지 못하였음을 증명하면 제재적 처분사유를 승계하지 않도록 해서 선의의 양수인의 재산권 등을 보호하려는 것이 개정안의 취지라고 할 수 있습니다.

다만 개정안과 관련해서는 선의의 양수인에 대한 보호 필요성이 있음과 함께 화물자동차의 수급 균형과 화물운송 시장의 안정, 질서 유지를 도모하는 현행법상 취지가 있고 이러한 규정과 관련한 판례 등의 입장을 종합적으로 고려해서 결정할 필요가 있을 것으로 보았습니다.

이상 보고를 마치겠습니다.

○소위원장 복기왕 정부 측 의견 주십시오.

○국토교통부제2차관 강희업 개정안 입법취지 및 전문위원 검토의견에 동의합니다.

○**송기현 위원** 22쪽에 보면 신중 검토라고 돼 있는데……

○**정점식 위원** 신중 검토하는 안에 동의한다는 거지요.

○**소위원장 복기왕** 위원님들 의견 주시기 바랍니다.

○**윤종균 위원** 불법증차 차량임을 알지 못한 선의라는 걸 어떻게 확인을 할 수가 있어요?

○**국토교통부제2차관 강희업** 그러니까 저희들도 그게 조금 답하기가 어려운 부분인데요. 이게 법에 선의라는 얘기를 주셨는데 그것이 과연 선의인지 어떤지를 본인이 증명을 한다는데 쉽지 않을 것 같습니다. 그리고 추가로 말씀드리면 대법원 판례도 그렇고요. 선의의 여부를 떠나서 이거는 할 수 없다는 그런 판례도 있고 그래서 저희들도 신중 검토로 전문위원과 뜻을 같이했던 겁니다.

○**소위원장 복기왕** 이게 어떤 사례들이 있지요, 이렇게 선의의 피해자라고 말씀하시는 분들 가운데?

○**국토교통부제2차관 강희업** 예를 들어서 사다리차를 구매해서 그걸을 카고로 변환을 했는데 ‘나는 카고차를 양수를 받았는데 이것이 과거에 불법 변경됐다는 걸 모르고 받았다’. 예를 들면 그런 유형으로 해서 그러면 카고차 입장에서는 ‘이게 원래는 실링이 돼 있는 거를 증차가 돼 가지고 불법 차량이 됐는데 나는 그런 걸 전혀 모르고 했기 때문에 내 건 살려 달라’ 이런 쪽으로 유형을 하다 보니까 조금 여러 가지 논란이 되는 그런 상황입니다.

○**소위원장 복기왕** 그러면 그렇게 중고차를 매매하는 과정에 그 차가 어떤 용도의 차로 써져 있었는지 등록증에 다 표기가 되지요?

○**국토교통부물류산업과장 박진호** 물류산업과장입니다.

보완 설명을 좀 드리겠습니다.

불법 증차하는 차량은 사실 의도해서 불법 증차를 하고 그것이 행정적으로 밝혀지기 전에 이미 매도라고 하는 절차를 거쳐서 선의의 피해자가 발생하고 있는 상황입니다. 그래서 지금 전체적으로 차량에 대한 숫자라든가 대폐차의 기준이 모두 다 정해져 있는데 그 부분들의 어떤 행정적인 지연이라든가 이런 것들을 이용해서 불법 증차가 일어나는 상황이고요. 그래서 이 부분에 대한 것들을 저희가 허용을 할 경우에는 사실 모든 운송사나 현재 차주분들도 우려하는 차량의 증차가 무분별하게 일어날 수 있기 때문에 저희는 좀 신중하게 검토해야 된다고 판단하고 있습니다.

○**소위원장 복기왕** 제 말씀은 그렇게 불법 증차인 것이 그 차량을 매수하는 사람 입장에서 확인할 수 있는 방법이 있느냐 이 말입니다.

○**국토교통부물류산업과장 박진호** 현재 아무 문제가 없는 차를 매수하는 과정에서는 확인할 방법이 없고요. 불법 증차라고 하는 건 사전에 불법 증차가 되지 않도록 조금 전에 논의한 통합행정관리시스템이라든가 전국번호판이라든가 이런 다른 방식으로 애초에 해결할 수밖에 없는 상황입니다. 사전에 확인을 할 수 없습니다.

○**소위원장 복기왕** 그러니까 제가 차를 사고 싶어요. 그런데 이게 불법인지 아닌지를 확인할 방법이 있느냐 이거를 말씀 묻는 거예요.

○**국토교통부물류산업과장 박진호** 현재 있는 차는 전부 합법이라는 전제하에 차를 구매한다고 보시면 되겠습니다.

○소위원장 복기왕 그렇지요. 그런데 사고 나서 보니까 이게 불법이에요. 그러면 이게 어떻게 할 겁니까?

○국토교통부물류산업과장 박진호 현재상으로는……

○소위원장 복기왕 관리의 편리함만 말씀하시면 안 돼요. 이 부분은 관리의 미비 때문에 발생하는 선의의 피해자 때문에 이런 법안이 제출이 된 건데 그에 대한 대안을 말씀해 주셔야지 저는 옳다고 보는데요.

○국토교통부물류산업과장 박진호 그 대안이 조금 전에 논의했던 통합행정관리시스템이 구축이 되면 모든 자동차 정보와 그다음에 차량의 등록이 전부 연계되기 때문에 불법 증차가 방지될 수 있고요. 그다음에 저희는 개별적으로 전국번호판이라고 하는 제도를 검토를 해서 조만간 내부적으로 의사 결정을 해서 국회에도 보고를 드릴 계획을 갖고 있습니다.

○윤종균 위원 그러면 이 시스템이 구축되면 지금 현재 상태에서 불법 개조된 것도 다 파악이 되겠네요?

○국토교통부물류산업과장 박진호 과거에 했던 부분은 이력을 좀 따져 봐야 되는 부분이 있습니다. 그래서 그거는 일단 구축이 된 이후에 살펴봐야 될 부분이고요 지금부터 발생하는 불법 증차는 다 방지할 수 있습니다.

○정준호 위원 그러면 이 시스템이 다 구축이 되면 선의의 양수인 보호나 이런 문제는 아예 사라지는 거 아닌가요?

○국토교통부물류산업과장 박진호 예, 사라진다고 저희는 생각하고 있습니다.

○국토교통부제2차관 강희업 그래서 이게 두 가지로 세트로 이번에 화물차법 개정안이 이렇게 상정이 된 그런 상황입니다.

○소위원장 복기왕 그러니까 먼저 우리가 이야기한 부분, 통합관리시스템이 적용이 되기 시작하면 불법 양수는 선의의 피해 양수인들은 발생하지 않는다? 안전 장치다라는 말씀이지요?

○국토교통부제2차관 강희업 예, 그렇습니다. 이력 추적이 가능하기 때문에……

○소위원장 복기왕 그렇게 되면 말씀하신 대로 이 부분에 대한 법은 굳이 필요가 없지 않나 싶은 생각이 듭니다.

그러면 이 부분에 대해서 정부안의 수정안들을 즉 확인을 하셨지요?

○김희정 위원 그러면 잠시만요.

○소위원장 복기왕 김희정 위원님.

○김희정 위원 지금 예산이 기억이 안 나서 그런데 이 통합시스템 마련하는 게 내년도 예산안에 들어가 있습니까?

○국토교통부물류산업과장 박진호 저희가 노력은 했습니다만 내년 예산에는 반영이 되지 않았고요.

○김희정 위원 그러면 이 법 통과해도 당장에 26년도에는 통합……

○정점식 위원 이게 시행시기가 지금 28년……

○김희정 위원 아니, 그래서 제가 여쭙는 거예요. 우리가 지금 방망이를 두드려도 내년에는 그러면 예산이 없어서 통합시스템 구축이 안 된다는 얘기입니까?

○국토교통부물류산업과장 박진호 저희가 생각하고 있는 계획은 이 법이 통과되면 이

법을 근거로 해서 기재부랑 예산 협의를 진행하고요. 그러면 일차적으로 구축되는 2027년부터 일부 시스템을 통합해서 가동을 하고 최종적인 저희가 원하는 전체가 통합된 시스템은 28년부터 가동될 것으로 기대하고 있습니다.

○**김희정 위원** 그래서 법에 시행시기 명시하는 것도 중요한데 저희는 이 법과 예산안이 맞물려 있기 때문에 그러면 몇 년에 걸쳐서 예산이 어느 정도 규모인지까지도 지금 같이 좀 말씀을 해 주셨으면 합니다.

○**국토교통부물류산업과장 박진호** 전체 규모는 195억 정도로 판단을 하고 있고요. 실제로 내년도에 협의를 할 예산은 30억 내외로 생각하고 있습니다.

○**소위원장 복기왕** 그러면 이 통합관리시스템이 완성될 때까지는 선의의 양수 피해자는 발생할 수밖에 없고 그것을 어떻게 막을 수 있는 방법은 없다 이렇게 봐도 되는 겁니까?

○**국토교통부물류산업과장 박진호** 이 불법증차라고 하는 것이 과거에는 굉장히 많이 일어났다고 판단을 하는데 저희가 매년 신고를 받고 있습니다. 하지만 작년부터는 불법증차에 대한 신고가 거의 없는 상태고요. 최근에 지자체의 어떤 행정 시스템이라든가 이런 부분들을 감안을 하면 불법증차는 지금은 거의 없다고 보시는 게 맞을 것 같습니다.

○**송기현 위원** 다음에 합시다.

○**소위원장 복기왕** 거의 없다……

‘다음에 합시다’라는 말씀은 계속 심사하자는 말씀이신가요?

○**송기현 위원** 앞엿것만 하고.

○**소위원장 복기왕** 앞엿것만 하고?

○**김희정 위원** 통합시스템을 구축하는 거에는 동의를 하고……

○**소위원장 복기왕** 그러면 이상으로 토론을 종결하겠습니다.

의사일정 제52항과 제53항, 이상 2건의 화물자동차 운수사업법 일부개정법률안은 각각 본회의에 부의하지 아니하고 지금까지 심사한 결과를 반영하여 이를 하나의 위원회 대안으로 제안하고자 하는데 이의 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

54. 철도안전법 일부개정법률안(강대식 의원 대표발의)(의안번호 2201748)

(15시31분)

○**소위원장 복기왕** 그러면 의사일정 54항 철도안전법 일부개정법률안을 상정합니다.

전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○**전문위원 임종수** 강대식 의원께서 발의하신 철도안전법 개정안 보고드리겠습니다.

보고자료 1쪽입니다.

개정안은 철도종사자가 음주 또는 약물을 한 상태에서 업무를 하였다는 사실을 철도운영자가 알게 된 경우 수사기관에 즉시 신고하도록 하고 이러한 의무를 불이행하는 경우 500만 원 이하의 과태료를 부과하도록 하는 내용입니다.

개정안의 내용은 2023년도 우리 위원회 국정감사 결과에 대한 후속조치라고 할 수 있습니다. 다수의 인원을 수송하는 철도종사자가 음주 상태로 근무하는 것은 대형 안전사

고로 이어질 수 있다는 점, 철도운영자가 자체적으로 적발한 자와 철도경찰이 적발한 자가 서로 달리 처벌되는 것이 적절하지 않다는 점 등을 고려할 때 개정안의 내용은 타당하다고 보았습니다. 또한 과태료 수준의 경우 현행법상 철도운영자에게 500만 원 이하의 과태료가 부과되는 다른 사유와 비교할 때 과태료 수준도 적절한 것으로 보았습니다.

4쪽 보고드리겠습니다.

현행법상 철도종사자에 대한 음주·약물 관련 형사처벌을 강화하는 내용입니다. 현행법에는 철도종사자의 음주·약물 관련 범죄를 두 가지 유형으로 구분하고 있는데 음주·약물을 한 상태에서 업무를 한 경우와 음주·약물 관련 확인·검사에 불응한 경우, 두 가지 유형으로 규정되어 있습니다.

개정안은 두 유형의 범죄에 대한 처벌 수준을 모두 강화하려고 하는데, 법정형을 음주·약물을 한 상태에서 업무를 한 경우 현재는 3년 이하의 징역 3000만 원 이하의 벌금인데 이를 5년 이하의 징역 5000만 원 이하의 벌금으로 상향하고 두 가지 범죄 유형 모두에 대해서 10년 이내에 재범을 하는 경우 형량을 2분의 1 범위에서 가중하도록 하며 개정안에 따라 신설되는 음주 가중죄를 모두 양벌규정에 포함하도록 하는 내용입니다.

개정안은 음주·약물을 한 철도종사자에 대한 형사처벌을 강화하여 철도종사자의 안전에 대한 경각심을 고취하려는 것으로 타당한 취지로 보았습니다. 벌칙 수준의 구체적인 강화 방안에 대해서는 다른 운송수단의 입법례인 항공안전법, 도로교통법, 해상교통안전법 등과 비교를 하는 한편 철도의 특수성 등을 종합적으로 고려해서 결정할 필요가 있는 것으로 보았습니다.

4쪽의 오른쪽 하단에 있는 표에는 현행 철도에 있어서 음주와 음주·약물 등의 검사 불응에 대한 법정형과 개정안에 따른 법정형 그다음에 항공, 도로, 해상교통에 있어서의 법정형과 형의 가중 여부, 양벌규정에 가중죄를 포함하는지 여부 등을 정리해서 제시해 드렸습니다.

다음, 이어서 5쪽 보고드리겠습니다.

한편 개정안과 같이 벌칙을 강화하는 경우에 법정형의 수준을 어느 정도로 할지 여부, 형의 가중 규정을 둘 것인지 여부(음주와 검사 불응의 죄를 상호 교차하여 가중할 것인지 여부 포함), 가중 범죄를 포함하는 경우 이를 양벌규정에 포함시킬지 여부와 같이 순서에 따라서 입법정책적인 판단이 필요한 것으로 보았습니다.

해당 개정안들의 내용과 관련해서는 국토교통부에서 관련한 수정의견을 제시하였습니다. 해당 수정의견을 별지로 정리해서 배부해 드렸습니다.

이상 보고를 마치겠습니다.

○소위원장 복기왕 정부 측 의견 주십시오.

○국토교통부제2차관 강희업 개정안의 입법취지, 전문위원 수정안의 처리가 필요할 것으로 보입니다.

여기에서 가중 처벌 시 형량이 최대 7년 6개월까지 갑니다. 그래서 이것은 최대 형량이 6년인 도로교통법이라든지 해상교통안전법에 비해 지나치게 높은 측면이 있어 유사 수준 6년으로 조정할 필요가 있을 것으로 보입니다.

이상입니다.

○소위원장 복기왕 국토부 의견에 대한 수정안을 중심으로 해서 위원님들 토론해 주시

기 바랍니다.

이 부분은 법률가 출신이신 정 위원님과 송 위원님께서……

○**송기현 위원** 헛갈려서 그런데, 찾아봐도 잘 안 찾아가는데 41조 1항을 위반해서 운행을 하다가 사람을 다치게 하거나 사망하게 하면 어떻게 처벌하게 되나요? 잘 못 찾겠네요. 규정을 한번 찾아봐 주실래요?

○**정점식 위원** 원 조항이 10페이지에 있습니다. 사망에 이르게 하면 사형, 무기, 7년 이상. 살인보다 훨씬 더 무겁네.

○**송기현 위원** 그러면 이게 훨씬 더 무겁네요.

○**정점식 위원** 지금 형 자체가 그렇다는 거지요.

○**송기현 위원** 78조 1항은 불을 놓거나 충돌하게 하거나 그런 건데요. 차량에 불을 놓아 소훼, 차량을 탈선·충돌하게 하거나 파괴해서 사람을 사상하게 한 경우는 그런데 술을 마시고 운행을 하거나 그래서 사람을 다치게 했을 경우 아니면 다른 업무를 하면서 사람을 다치게 했을 경우에 가중 처벌하는 경우는 지금 규정에 없는 거네요. 그렇지요?

○**국토교통부철도안전정책과장 조성균** 철도안전정책과장입니다.

지금 말씀하신 업무상 과실로 인해서 사람을 상해하거나 사망에 이르게 했을 때는 이 법하고는 좀 다른 규정이고요. 여기서는 음주를 해서 발각이 된, 음주운전을 했느냐 이것만 가지고 따지는 그런 내용입니다.

○**송기현 위원** 음주운전치사상처럼 그런 규정이 따로 있지는 않아서. 그렇지요?

○**국토교통부철도안전정책과장 조성균** 그 내용은 철도안전법에도 있고 형법에도 있는 것으로 알고 있는데요. 그것은 좀 더 자세히 정리해서 나중에 보고를 드리겠습니다.

○**송기현 위원** 그러니까 그 규정하고 차이가 어떻게 되냐는 것 때문에 찾아보려고 그러는 건데, 내가 미리 찾아봤으면 좋는데 못 찾아서 미안한데 지금 개정안하고 다른 규정하고 형량 차이가 어느 정도 돼요?

○**국토교통부철도안전정책과장 조성균** 지금 법을 보고 있는데 조금만 보고 말씀드리겠습니다.

○**송기현 위원** 예, 그러시지요. 좀 찾아보고……

○**국토교통부제2차관 강희업** 위원장님, 약간 시간이 있으니까 아까 근린공원 면적과 관련된 수치를 한번 말씀드려도 될까요?

○**소위원장 복기왕** 예.

○**국토교통부철도국장 윤진환** 철도국장이 보고드리겠습니다.

지금 현재 유효기간 설정이 필요한 다중이 이용하는 관광용 삭도시설은 전국적으로 41개가 있습니다. 그중에서 아까 말씀해 주신 10만㎡ 이상의 근린공원 위에 설치가 돼 있는 것은 전국적으로 12개가 있습니다.

○**김희정 위원** 아니, 삭도가 아니라 궤도를 물었는데……

○**국토교통부철도국장 윤진환** 그러니까 제가 말씀드린 삭도가 궤도입니다, 위원님.

○**김희정 위원** 삭도하고 궤도는 명확하게 법정 용어가 구분되어……

○**국토교통부철도국장 윤진환** 궤도운송법이 과거에 삭도법이었는데요. 제가 삭도라고 말씀드린 것은 궤도 운송시설입니다.

○**김희정 위원** 예.

○소위원장 복기왕 서울에는 몇 개입니까?

○국토교통부철도국장 윤진환 서울 남산은 10만㎡가 넘어갑니다.

○소위원장 복기왕 서울에 하나?

○국토교통부철도국장 윤진환 10만㎡ 이상 근린공원 위에 설치돼 있는 게 서울에는 남산 하나가 있고요 부산에 2개, 대구에 2개, 울산에 하나, 강원에 하나, 전북에 둘, 전남에 둘, 경북에 하나 이렇게 12개입니다.

○소위원장 복기왕 충청도만 없네.

○송기현 위원 국장님, 그것 관련해서 하나만 물어볼게요.

개정안 부칙에 이전에 허가를 받아서 하는 경우도 20년 또는 30년이 지나게 되면 허가를 받아야 되는 것으로 돼 있잖아요.

○국토교통부철도국장 윤진환 예, 그렇습니다.

○송기현 위원 기존에 허가를 받은 사람은 허가받아서 쪽 사업하는 동안에는 자기가 받은 허가권이 시간적 제한이 없는 걸로 알고 있었을 것 아니에요.

○국토교통부철도국장 윤진환 예, 그렇습니다.

○송기현 위원 그런데 갑자기 법을 나중에 제의해 가지고 그 사람의 허가권을 20년 내지 30년으로 자르게 되면 그 사람의 재산권을 침해하는 것 아닌가요?

○국토교통부철도국장 윤진환 지금 현재 허가의 유효기간을 정하고……

○송기현 위원 정하지 않은 게 5개가 있다고 돼 있던데?

○국토교통부철도국장 윤진환 예.

허가의 유효기간을 정하고 재허가하는 사례들은 여러 법률에 사례가 다 있습니다. 방송법이라든가 전파법이라든가 그리고 산지관리법, 철도건설법에, 여러 법에서도……

○송기현 위원 거기가 처음부터 허가에 제한 없이 허가받은 거예요?

○국토교통부철도국장 윤진환 제가 방금 말씀드린 것은 처음부터 유효기간이 있었던 겁니다.

○송기현 위원 그것은 처음부터 허가 기간의 제한 없이 허가받은 것은 아니에요. 처음부터 허가 기간이 있었던 상태에서 허가받은 다음에 허가를 연장하는 판단을 받은 건데, 보고서를 보니까 현재 5개는 허가 기간의 제한 없이 허가를 받고 진행하고 있는 거란 말이에요. 보고서를 보니까 그렇게 돼 있어요. 그렇지요?

○국토교통부철도국장 윤진환 예.

○송기현 위원 지금 그 사람의 허가권 상태는 허가 기간에 제한이 없어요. 그런데 지금와 가지고 허가를 제한해 가지고 허가권을 20년, 30년으로 자르게 되면 기존에 법적으로 인정받고 있는 그 사람의 재산권을 침해하는 게 아니냐라는 얘기를 내가 물어보는 거예요. 그렇게 안 되겠어요?

○국토교통부철도국장 윤진환 저희는 입법정책적으로 정할 수 있는 사안이라고 생각을 하고 있습니다.

○송기현 위원 재산권을 나중에 그렇게 마음대로 자를 수 있어요? 그 사람의 재산권인데? 이렇게 하면 기존에 무제한 허가받은 사람들이 나중에 위헌소송에 들어갈 거예요.

내가 다시 한번 더 물어볼게요.

그러면 그렇게 시간 제한 없이 허가받은 사람들이 나중에 20년, 30년 됐을 때 허가를

받도록 할 수 있는 현재로서의 법적인 근거가 있습니까, 계약상이나 이런 것에?

○국토교통부철도국장 윤진환 현재는 없는 걸로 알고 있습니다.

○송기현 위원 그러면 기존에 있는 것은…… 그 부칙은 위헌성이 조금 있을 것 같은데요?

○국토교통부제2차관 강희업 위원님, 이게 좀 그렇습니다. 저희들도 이 분야를 깊이 있게 알지는 못해서 법률 검토를 한번 받아 보니—법무법인(유한)하고 문장종합법률사무소라는 데 두 군데로 했습니다—재허가 제도는 영구적 금지가 아닌 안전기준 등 요건을 충족하면 계속 사업을 영위할 수 있는……

○송기현 위원 당연하지요. 재허가 제도는……

○국토교통부제2차관 강희업 하면서, 소급입법금지원칙 위배나 재산권 침해에 해당되지 않는다 이런 법률 해석이 있었습니다.

○송기현 위원 제가 발의했던 법 중에서 내수면 양식어업 보호에 관한 법률 관련된 게 하나 있거든요. 국가에서 내수면 어업에 대해서 그 당시에는 10년의 기한을 두고서 허가를 내 줬어요. 그런데 무조건 10년이 지나면 다 재연장을 해 줬단 말이에요. 그런데 갑자기 수자원 보호 때문에, 수질 보호 때문에 일체 허가를 금지했어요.

이 사람들은 원래는 계속 허가를 받고 할 수 있는 거라 생각했는데 수질 보호 때문에 전체 금지가 되면서 원래는 계속할 수 있었던 권리를 침해당했다 그래 가지고 이게 현재까지 왔어요. 그런데 현재에 가서 결국은 위헌결정은 안 났는데 현재에서도 5 대 4가 나면서, 위헌이 5고 합헌이 4 이렇게 났어요. 그러니까 현재라는 구조 결정 때문에 위헌결정을 안 받은 것이지 그것이 위헌이라는 그런 의견이 더 다수였던 사안이 있었어요.

그 당시에 그것도 사실은 10년이라는 원래 제한이 있고 10년이 지나면 다시 재허가 하냐 안 하냐 이런 제한이 있었음에도 불구하고 그런 결정이 났었는데 현재로서는 아무런 사업기간 제한이 없는 그런 상태에서 특별한 조건 없이 ‘무조건 앞으로는 재허가를 받아라’ 그렇게 제한을 두면 그 사람이 재허가에서 탈락했을 때 위헌소송을 내면 그것이 가능할지는 잘 모르겠어요.

물론 우리가 입법을 하면서 위헌성이 있음에도 불구하고 공공의 어떤 이익을 위해서 법을 만들 수는 있어요. 그런데 만들면서 이런 정도의 어떤 논의가 있었고 위헌성 소지도 있다라는 것은 반드시 감안을 하고, 그럼에도 불구하고 정책적으로 우리가 해야 되겠다라는 결정을 했다는 것이 보여져야 되니까 그 점에 대해서 충분한 의견을 내셔야 된다는 말씀을 제가 드리는 겁니다.

그러니까 법률 회사에서 이 부분의 법률 자문을 받아 봤다 이거지요?

○국토교통부제2차관 강희업 예.

○송기현 위원 기존에 허가받은 사람에 대해서?

○국토교통부제2차관 강희업 예, 그렇습니다.

○소위원장 복기왕 말씀하신 이 부분도 다음번에 우리가 계속 심사를 할 내용이니까요 주셨던 말씀들에 대해서 정리해서 혹시 부족한 게 있으면 다음번 회의 때 말씀을 주시지요.

○국토교통부제2차관 강희업 예, 그렇게 하겠습니다.

○소위원장 복기왕 아까 그것 확인이 됐나요?

○**국토교통부철도안전정책과장 조성균** 예, 철도안전법 말씀드리겠습니다.

철도안전법상에서 형의 가중이 들어가는 부분은 5년 이하 5000만 원 미만의 벌금 상향 중에서 철도종사자를 폭행을 하거나 협박을 했을 때 이 경우에 가중처벌이 들어가고요. 그다음에 징역 3년 이하 최대 벌금 3000만 원 이하의 죄목 중에서 위해물품을 소지를 했거나 또는 철도보호지구에서의 어떤 공사를 신고를 하지 않거나 또는 그 사업에 대해서 국토교통부장관이 행한 명령을 이행을 안 했을 때 이 죄목에 대해서 재범 시 가중처벌 조항이 있습니다.

○**소위원장 복기왕** 국토부의 수정의견에 대해서 추가적으로 따로 더 말씀 없으십니까?

○**정점식 위원** 아니, 지금 결국은 79조 1항 1호와 2호를 신설을 하면서 여기에 대한—신설하는 것에 대해서는 이의가 없습니다—가중처벌 규정을 별도로, 기존의 80조에서 2분의 1 가중하던 거를 다시 분리해 가지고 6년 이하의 징역으로 가중한다 이런 취지인 것 같은데, 굳이 이렇게 구분할 필요가 있습니까?

○**국토교통부철도안전정책과장 조성균** 전문위원 검토의견에서도 있었듯이 맨 처음 개정안에서는 업무 중에 음주를 하거나 또는 음주 측정을 거부할 했을 때, 그러니까 A 또는 B 이렇게 되어 있는데 애네들이 다시 한번 10년 이내에 재범을 했을 때는 또 가중이 되다 보니까 어떤 일이 생기느냐 하면 나는 음주를 했는데 10년 뒤에 음주 측정을 거부한, A라는 죄를 범했는데 B라는 죄를 범했을 때 가중처벌이 되는 그런 모순이 생깁니다.

○**정점식 위원** 아니, 그거는 왜 그런 가중처벌을, 도로교통법에서 왜 그렇게 소위 음주 측정 거부에 대해서 더 강하게 처벌을 하느냐 하면 아니, 음주 측정을 하면 되는데 그걸 거부한 거는 이미 본인이 음주를 했다고 간주하는 규정을 둔 거예요. 그런데 그거는 그런 가중이 아닙니다. 상이한 범죄에 대한 가중을 하면 안 된다는 취지로 말씀을 하시는데 그거는 상이한 범죄로 도로교통법에서 분류를 하는 게 아닙니다. 동종 범죄로 보는 거지요. 그러기 때문에 과연 이렇게 분리할 필요가 있느냐……

○**국토교통부철도안전정책과장 조성균** 그래서 그거에 대해서는 입법정책적인 검토가 필요하다는 전문위원의 검토의견이 있었고 저희도 그거를 깨끗하게 분리해서 하는 게 행정적인 면에서는 더 합리적이겠다 판단을 해서 그렇게 말씀을 드린 거였습니다.

○**소위원장 복기왕** 정리가 제대로 안 되는 같은데요. 정리가 잘되다가 집중력을 다시 조금 살리니까 정리가 잘 안 되는 상황이 되어서 이 부분에 대해서도 계속 심사를 할 테니까 지금 지적하신 부분에 대해서 명확하게 다음번에 입장 정리를 하시면 깔끔하게 정리가 되지 않을까 싶습니다.

○**국토교통부제2차관 강희업** 예, 그렇게 하겠습니다.

○**소위원장 복기왕** 그러면 의사일정 제54항 철도안전법 일부개정법률안은 계속해서 심사하도록 하겠습니다.

이어서 국제물류진흥지역 지정 및 운영에 관한 특별법안을 상정할 순서이나 저희가 3시 반까지 회의하기로 했던 것에 따라서 다음번 12월 4일 10시 회의 때 상정하도록 하겠습니다.

오늘 우리 소위에서 많은 민생법안들을 처리했습니다. 아마 지역에 있는 택시종사자분들에게 감사 전화 받으신 분들도 계실 것 같은데요. 여객자동차 운수사업법을 비롯해서 많은 민생법안들을 처리를 했습니다.

마지막까지 회의에 참석해 주신 정점식 위원님, 윤재옥 위원님, 배준영 위원님, 송기현 위원님, 윤종균 위원님, 정준호 위원님, 김희정 위원님 감사드립니다.

이상으로 오늘 회의를 마치겠습니다.

오늘 소위원회에서 심사 의결한 법률안의 심사보고, 수정안 및 대안의 작성, 기타 체계·자구의 정리 등에 관해서는 소위원장에게 위임하여 주시기 바랍니다.

오늘 회의 진행에 협조해 주신 위원님 여러분, 차관을 비롯한 관계 공무원 여러분, 국회 직원 여러분 그리고 보좌직원 여러분 모두 수고하셨습니다.

산회를 선포합니다.

(15시52분 산회)

○출석 위원(15인)

김도읍 김희정 배준영 복기왕 손명수 송기현 신영대 엄태영 윤재옥 윤종균
윤종오 이연희 정점식 정준호 한준호

○출석 전문위원 및 입법심의원

전문위원 임종수

○정부측 및 기타 참석자

국토교통부

제2차관 강희업

기획조정실장 문성요

교통물류실장 엄정희

항공정책실장 주종완

모빌리티자동차국장 김홍목

도로국장 이우제

철도국장 윤진환

물류정책관 김근오

공항정책관 김홍락